



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΣΠΟΥΔΕΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ



Η επίδραση της κρίσης στις χωρικές επιπτώσεις του αυτοκινητόδρομου E-65



Μηλιώτης Στέφανος

Επιβλέπων: Καλλιώρας Δ.

Βόλος 2016

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η συγκεκριμένη εργασία μελετά την επίδραση της οικονομικής κρίσης στις χωρικές επιπτώσεις του αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδος E-65. Σύμφωνα με όλα τα σχετικά εθνικά σχέδια το έργο αποτελεί προϋπόθεση για τη διάχυση της ανάπτυξης, την υποστήριξη της πρόσβασης και την ένταξη κυρίως της κεντρικής Ελλάδος στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών. Αρχικά, παρουσιάζεται η ανάλυση του θεωρητικού υποβάθρου των αξιολογήσεων χωρικών επιπτώσεων των οδικών έργων και γίνεται αναφορά στις ευρωπαϊκές και εθνικές κατευθυντήριες γραμμές του σχεδιασμού. Στη συνέχεια παρουσιάζονται τα χαρακτηριστικά του οδικού άξονα και της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής διέλευσης του. Για την ποσοτικοποίηση των χωρικών μεταβολών και κατά πόσο αυτές επηρεάστηκαν από την κρίση χρησιμοποιήθηκαν διάφοροι δείκτες στο τελευταίο κεφάλαιο της εργασίας. Με τον τρόπο αυτό γίνεται εφικτή η αποτίμηση της συμβολής του αυτοκινητοδρόμου στην αναπτυξιακή πορεία της περιοχής.

Λέξεις κλειδιά: Χωρικές Επιπτώσεις, Σχεδιασμός Μεταφορών, Αξιολόγηση, Οικονομική Κρίση, Χωρικοί και Μαθηματικοί Δείκτες

ABSTRACT ('Impact of the economic crisis in the spatial effects of E-65 highway')

This project examines the impact of the current economic crisis in the spatial effects of transportation networks and specifically of "Central Greece's Highway E-65". According to all relevant strategic national plans this road diffuses the development of Central Greece and connects it with the European Transport Networks. Firstly, this study presents the theoretical approach of territorial assessments as well as the European and Greek directions in planning. At the next part analysis points to the basic characteristics of the highway and then the third part focuses on the current situation of our case area. Better understanding of the spatial effects of E-65 highway and whether the crisis affected them includes usage of some indexes. In this way, the impact of crisis in the benefits of the transport investment in the area can be estimated.

Key words: Spatial Effects, Transport Planning, Territorial Impact Assessment, Economic Crisis, Spatial and Mathematical Models

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΥΡΕΤΗΡΙΑ	5
<u>ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ.....</u>	<u>5</u>
<u>ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ.....</u>	<u>5</u>
<u>ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΕΙΚΟΝΩΝ</u>	<u>6</u>
<u>ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΧΑΡΤΩΝ</u>	<u>6</u>
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ	8
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	9
1. ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΚΑΙ ΕΜΠΕΙΡΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ	
ΥΠΟΔΟΜΩΝ	10
<u>1.1 ΠΕΡΙ ΟΔΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ- ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ</u>	
<u>ΤΟΥΣ.....</u>	<u>10</u>
<u>1.2 ΧΩΡΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΘΕΩΡΙΕΣ</u>	
<u>ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ.....</u>	<u>12</u>
<u>1.2.1 ΧΩΡΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ.....</u>	<u>12</u>
<u>1.2.2 ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ – ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΕΣ</u>	
<u>ΘΕΩΡΙΕΣ.....</u>	<u>15</u>
<u>1.3 ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΤΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΤΩΝ</u>	
<u>ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....</u>	<u>21</u>
<u>1.3.1 ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ.....</u>	<u>21</u>
<u>1.3.1.1 Η εξέλιξη της Κοινοτικής Πολιτικής Μεταφορών.....</u>	<u>21</u>
<u>1.3.1.2 Κατευθύνσεις της Κοινοτικής Πολιτικής Μεταφορών</u>	<u>23</u>
<u>1.3.2 ΕΘΝΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ</u>	<u>24</u>
<u>1.4 ΕΜΠΕΙΡΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ ΠΕΡΙ ΧΩΡΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΟΔΙΚΩΝ</u>	
<u>ΥΠΟΔΟΜΩΝ.....</u>	<u>25</u>
<u>1.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ</u>	<u>27</u>
2. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ	28

2.1 ΕΝΤΑΞΗ ΣΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΩΝ.....	28
2.2 ΧΑΡΑΞΗ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ	30
2.2.1 ΕΙΔΟΣ ΕΡΓΟΥ.....	30
2.2.2 ΑΝΑΘΕΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ – ΚΟΣΤΟΣ	31
2.2.2 ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΥΠΑΓΩΓΗ.....	33
2.2.3 ΧΑΡΑΞΗ	33
3. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ	
ΤΟΥ Ε-65	34
3.1 ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	34
3.2 ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ – ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ	34
3.2.1 ΟΙΚΙΣΤΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ.....	34
3.2.2 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ.....	35
3.3 ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ.....	40
3.4 Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	42
3.4.1 ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟ ΠΡΟΦΙΛ.....	42
3.4.2 ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ	46
3.5 ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ – ΚΛΙΜΑΤΟΛΟΓΙΚΑ	47
3.5.1 ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΑ – ΚΛΙΜΑΤΟΛΟΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	47
3.5.2 ΥΔΡΟΛΟΓΙΑ	49
3.5.3 ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ - ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ	50
3.6 ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ – ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ	53
3.6.1 ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ	53
3.6.2 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ.....	54
3.6.2.1 Σιδηροδρομικό δίκτυο	54
3.6.2.2 Οδικό δίκτυο	56
3.7 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	57
4. ΧΩΡΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ	59
4.1 ΜΕΓΕΘΟΣ ΑΓΟΡΑΣ	62

4.2 ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΕΥΗΜΕΡΙΑΣ	64
4.3 ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΝΕΡΓΙΑΣ.....	67
4.4 ΠΡΟΣΙΤΟΤΗΤΑ.....	68
4.5 ΣΥΝΘΕΤΟΣ ΔΕΙΚΤΗΣ ΕΥΗΜΕΡΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ.....	71
5. ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	75
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	77
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	105

ΕΥΡΕΤΗΡΙΑ

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 3.2.1: Διοικητική διάρθρωση περιοχής μελέτης

Πίνακας 3.2.2: Χρήσεις γης (σε χιλιάδες στρέμματα)

Πίνακας 3.3.1: Μόνιμος πληθυσμός 2011

Πίνακας 3.3.2: Πληθυσμοί (μόνιμοι) περιοχής μελέτης

Πίνακας 3.4.1.1: ΑΕΠ (σε εκατομμύρια ευρώ) – τρέχουσες τιμές

Πίνακας 3.4.1.2: Κατά κεφαλή ΑΕΠ – τρέχουσες τιμές

Πίνακας 3.4.2: Μεταβολή ποσοστών ανεργίας (%)

Πίνακας 3.5.3.2: Περιοχές προστασίας NATURA 2000

Πίνακας 3.5.3.1: Προστατευόμενες από εθνική νομοθεσία περιοχές

Πίνακας 3.5.3.3: Καταφύγια άγριας ζωής

Πίνακας 4: Δείκτες Παρατηρητηρίου Εγνατίας Οδού

Πίνακας 4.1: Μέγεθος αγοράς ζώνης ΙΙΙ (σε εκατομμύρια €-τρέχουσες τιμές)

Πίνακας 4.2: Μεταβολή ΑΕΠ ζώνης ΙΙΙ (τρέχουσες τιμές)

Πίνακας 4.2.1: κατά κεφαλή ΑΕΠ - τρέχουσες τιμές

Πίνακας 4.2.2: Μεταβολή κατά κεφαλή ΑΕΠ

Πίνακας 4.3: Ανεργία (%) και μεταβολή της

Πίνακας 4.4.1: Άμεσο και Έμμεσο Δυναμικό

Πίνακας 4.4.2: Συσχέτιση προσιτότητας και κκΑΕΠ

Πίνακας 4.5.1: Μεταβλητές Δείκτη ΣΔΕΑ

Πίνακας 4.5.2: ΣΔΕΑ 2004-2010

Πίνακας 4.5.3: Συσχέτιση ΣΔΕΑ και πληθυσμιακού δυναμικού

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ

Γράφημα 3.3.1: Ποσοστό πληθυσμού των δήμων διέλευσης

Γράφημα 3.4.1.1: Ποσοστό συμμετοχής στο ΑΕΠ της χώρας

Γράφημα 3.4.1.2: Ποσοστό κκΑΕΠ στο εθνικό

Γράφημα 3.4.1.3: Εξέλιξη ποσοστού συμμετοχής της περιοχής μελέτης στην εθνική Ακ.Πρ.Αξία κατά κλάδο

Γράφημα 3.4.1.3: Εξέλιξη ποσοστού συμμετοχής της περιοχής μελέτης στην εθνική Ακ.Πρ.Αξία κατά κλάδο

Γράφημα 3.4.1.4: Εξέλιξη ποσοστού συμμετοχής κάθε κλάδου στην συνολική Ακ.Πρ.Αξία της περιοχής μελέτης

Γράφημα 3.4.2: Ανεργία

Γράφημα 3.5.1.1: Ομβροθερμικό διάγραμμα Μ.Σ.Λαμίας

Γράφημα 3.5.1.1: Ομβροθερμικό διάγραμμα Μ.Σ.Δομοκού

Γράφημα 3.5.1.1: Ομβροθερμικό διάγραμμα Μ.Σ.Φαρσάλων

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1.2.1.1: Ταξινόμηση και αλληλεξάρτηση οικονομικών μεταβολών

Εικόνα 2.1.1: Μελλοντικό οδικό δίκτυο

Εικόνα 2.1.2: Συνδέσεις με διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών και σχεδιαζόμενο δίκτυο αυτοκινητοδρόμων

Εικόνα 3.5.2.1: Η λεκάνη του ποταμού Πηνειού

Εικόνα 3.6.2.1: Σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας

Εικόνα 3.6.2.2: Δίκτυο αυτοκινητοδρόμων

Εικόνα 4: Ζώνες Ι,ΙΙ και ΙΙΙ του Ε-65

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΧΑΡΤΩΝ

Χάρτης 3.1: Διοικητική Υπαγωγή του Ε-65 στην περιοχή διέλευσης

Χάρτης 3.5.3(1): Προστατευόμενες περιοχές

Χάρτης 3.5.3(2): Προστατευόμενες περιοχές

Χάρτης 4.1(1): Μεταβολή ΑΕΠ ζώνης ΙΙΙ 2004-2008

Χάρτης 4.1(2): Μεταβολή ΑΕΠ ζώνης ΙΙΙ 2008-2012

Χάρτης 4.2(1): Μεταβολή κκΑΕΠ ζώνης ΙΙΙ 2004-2008

Χάρτης 4.2(2): Μεταβολή κκΑΕΠ ζώνης ΙΙΙ 2008-2012

Χάρτης 4.3(1): Μεταβολή ανεργίας της ζώνης ΙΙΙ 2005-2008

Χάρτης 4.3(2): Μεταβολή ανεργίας της ζώνης ΙΙΙ 2008-2013

Χάρτης 4.4(1): Μεταβολή προσιτότητας

Χάρτης 4.4.(2): Συνολικό δυναμικό 2001

Χάρτης 4.4.(3): Συνολικό δυναμικό 2020

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Καλλιώρα Δημήτριο για την καθοδήγηση του, τις αξιόλογες συμβουλές καθώς και τον χρόνο που μου διέθεσε. Επίσης την κ. Τσιάπα Μαρία, τον κ. Φαρασλή Ιωάννη και τον κ. Πολύζο Σεραφείμ για την χορήγηση στοιχείων.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα εργασία αποτελεί προσπάθεια αξιολόγησης της επίδρασης της οικονομικής κρίσης στις χωρικές επιπτώσεις που θα προκύψουν από την κατασκευή και λειτουργία του υπό κατασκευή Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδος E-65. Αντικειμενικά, το υπό μελέτη θέμα είναι αρκετά σύνθετο καθώς η οικονομική κρίση βρίσκεται σε εξέλιξη, πολλά στοιχεία των πολύ πρόσφατων περασμένων ετών δεν είναι διαθέσιμα ακόμη, επομένως η επίδραση της κρίσης είναι νωρίς για να αξιολογηθεί πλήρως.

Μεγάλη σημασία, όπως είναι λογικό, δόθηκε στο τελευταίο κομμάτι της εργασίας, όπου γίνεται υπολογισμός διαφόρων δεικτών, όπου ο καθένας ενσωματώνοντας στοιχεία που μπορούν να αποτυπώσουν τα αποτελέσματα της κρίσης ελέγχει τις χωρικές μεταβολές που θα προκύψουν. Αξίζει να αναφερθεί ότι χρησιμοποιήθηκαν διάφορες χωρικές ενότητες όπως διοικητικές – δήμος, περιφερειακή ενότητα – αλλά και μη διοικητικές – ζώνες επιρροής.

Η επιλογή του θέματος έγινε διότι ήθελα να συνδυάσω το αντικείμενο της περιφερειακής ανάπτυξης, το οποίο είναι και το αντικείμενο του μεταπτυχιακού, με αυτό του σχεδιασμού μεταφορών. Η κατασκευή οδικών έργων αποτελεί ένα από τα πιο δραστικά και άμεσα μέτρα εφαρμογής του σχεδιασμού και οι χωρικές επιπτώσεις τέτοιων έργων μπορούν να οδηγήσουν σε μια αύξηση της ελκυστικότητας των περιοχών διέλευσης και να συμβάλλουν στη βελτίωση τους σε διάφορους τομείς. Παρόλα αυτά, μπορεί και να προκαλέσουν προβλήματα άντλησης ή σήραγγας και να οδηγήσουν σε υποβάθμιση των περιοχών αυτών.

1. ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΚΑΙ ΕΜΠΕΙΡΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

1.1 ΠΕΡΙ ΟΔΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ- ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΤΟΥΣ

Τα μεταφορικά δίκτυα δημιουργήθηκαν λόγω της ανάγκης μετακίνησης προσώπων και αγαθών. Η συνεισφορά τους στο σύγχρονο και όχι μόνο πολιτισμό έχει πολλές διαστάσεις: α) Ιστορική: Από τις πρώτες οδούς της αρχαίας Αιγύπτου, Ρώμης, Κίνας και Βαβυλωνίας μέχρι τους σημερινούς αυτοκινητοδρόμους, τα μεταφορικά δίκτυα έπαιζαν σημαντικό ρόλο στην εξέλιξη των πολιτισμών μέχρι σήμερα, β) Κοινωνική: Τα μεταφορικά δίκτυα διευκολύνουν την πρόσβαση σε υπηρεσίες όπως περίθαλψη, στις οποίες η γρήγορη μετακίνηση μπορεί να αποδειχτεί σωτήρια, αλλά και σχηματίζουν τις κοινωνικές δομές, γ) Περιβαλλοντική: Οι επιπτώσεις των μεταφορικών υποδομών στο περιβάλλον είναι σημαντικές και πρέπει να λαμβάνονται σοβαρά υπόψη κατά το σχεδιασμό τους, δ) Οικονομική: Αναμφισβήτητα οι μεταφορικές υποδομές έχουν οικονομική επίδραση στις περιοχές τις οποίες επηρεάζουν και αποτελούν εργαλείο κάθε κυβέρνησης στην άσκηση των διαφόρων πολιτικών της (Rodrigue et al, 2006).

Σύστημα μεταφορών νοείται «το σύνολο των μεταφορών, με όλα τα μέσα μεταφοράς. Σε σύνολο περιοχής, χώρας, ηπείρου, κόσμου». Υποσύστημα αυτού του συνόλου αποτελούν οι οδικές μεταφορές. Το (υπό)σύστημα αυτό αποτελείται από την υποδομή του, δηλαδή τα δίκτυα, τις τερματικές εγκαταστάσεις και τα οχήματα, την λειτουργία και την εκμετάλλευση (Σκυργιάννης, 2007).

Σύμφωνα με την παγκόσμια τράπεζα (στο Snieska and Simkunaite, 2009) η υποδομή είναι ένας όρος «ομπρέλα» για διάφορες δραστηριότητες και παίζει σημαντικό ρόλο για την οικονομία. Γίνεται διάκριση των υποδομών σε δύο κατηγορίες: ‘οικονομικές’ και ‘κοινωνικές’. Οι ‘οικονομικές’ υποδομές προάγουν την οικονομική δραστηριότητα, όπως οι αυτοκινητόδρομοι, οι σιδηρόδρομοι, τα αεροδρόμια, τα λιμάνια, οι υποδομές τηλεπικοινωνιών και ύδρευσης αποχέτευσης. Οι ‘κοινωνικές’ υποδομές προάγουν την υγεία, την εκπαίδευση και γενικά τα πολιτιστικά χαρακτηριστικά. Ο Hirschman (1958, στο Σκάγιαννης, 1994:54) καθορίζει τα ιδιαίτερα οικονομικά χαρακτηριστικά του παγίου οικονομικού κεφαλαίου, των δημοσίων υποδομών δηλαδή. Σύμφωνα με τον ορισμό του οι δημόσιες υποδομές: α) υποστηρίζουν μια μεγάλη ποικιλία ιδιωτικών

παραγωγικών δραστηριοτήτων β) προσφέρονται δωρεάν ή σε τιμές που ορίζει το κράτος γ) οι υπηρεσίες τους δεν μπορούν να εισαχθούν αλλά είναι ενσωματωμένες στο πάγιο κεφάλαιο κάθε περιοχής δ) χαρακτηρίζονται από μεγάλες αδιαιρετότητες ε) έχουν υψηλή ένταση κεφαλαίου και σχετικά χαμηλή κεφαλαιακή απόδοση στ) εμφανίζουν συχνά τα χαρακτηριστικά του δημοσίου αγαθού λόγω της τεχνολογικής ή πολιτικής αδυναμίας να αποκλειστούν οι χρήστες που δεν καταβάλουν το απαιτούμενο τίμημα. Ο Biehl (1986, στο Σκάγιαννης, 1994:62-64) επίσης αναφέρει ότι τα κυριότερα χαρακτηριστικά των δημοσίων υποδομών (για να τα ξεχωρίσει από το ιδιωτικό πάγιο κεφάλαιο) είναι η γεωγραφική ακινησία, η αδιαιρετότητα, η μη υποκαταστασιμότητα και η πολυσθένεια, δηλαδή η δυνατότητα των υποδομών να εξυπηρετούν ένα μεγάλο φάσμα αναγκών και όχι μόνο εξειδικευμένες χρήσεις. Επειδή οι υποδομές εξυπηρετούν βασικές ανάγκες του κοινωνικού συνόλου είναι λογικό να μην υπόκεινται στις δυνάμεις τις αγοράς λόγω του περιορισμένου ανταγωνισμού ή και μονοπωλίου πολλές φορές.

Όπως είναι φυσικό έχουμε αρκετές κατηγορίες υποδομών οι οποίες προκύπτουν από τα διάφορα κριτήρια. Οι υποδομές μεταφορών είναι η πρώτη κατηγοριοποίηση υποδομών με βάση το τομεακό-μορφολογικό κριτήριο και υποκατηγορία αυτών αποτελούν οι οδικές υποδομές οι οποίες και μας αφορούν στην παρούσα εργασία. Σύμφωνα με το γεωμετρικό κριτήριο οι οδικές υποδομές κατατάσσονται στις ζωνικές ή γραμμικές υποδομές. Στη συνέχεια έχουμε το κριτήριο ιδιοκτησίας-πρόσβασης με βάση την κυριότητα του έργου ή και την επιτρεπόμενη πρόσβαση (π.χ στρατιωτικές υποδομές). Με βάση την εμβέλεια της υποδομής την διακρίνουμε σε τοπικής σημασίας, περιφερειακής, εθνικής ή και διακρατικής. Τέλος οι υποδομές μπορούν να χαρακτηριστούν συμπληρωματικές αν λειτουργούν συνεργιακά ή στην αντίθετη περίπτωση ανταγωνιστικές. Οι δύο προηγούμενες κατηγορίες μπορούν να αφορούν υποδομές ίδιας ή διαφορετικής γενικής κατηγορίας. Τότε οι εξεταζόμενες υποδομές θα έχουν για παράδειγμα εσωτερική ή εξωτερική συμπληρωματικότητα. Το ίδιο ισχύει και για την ανταγωνιστικότητα (Σκάγιαννης, 1994:40-42).

Ο σχεδιασμός ή προγραμματισμός των υποδομών όμως προηγείται της κατασκευής τους. Ο πρώτος όρος αναφέρεται σε ενέργειες που θα φέρουν αποτέλεσμα μακροχρόνια ενώ ο προγραμματισμός σε ενέργειες βραχυχρόνιες που εξυπηρετούν κυρίως τους στόχους του σχεδιασμού. Κατά συνέπεια σχεδιασμός οδικών υποδομών είναι μια δραστηριότητα, στο πλαίσιο της οποίας με βάση τη συνεχή επεξεργασία πληροφοριών

λαμβάνονται μέτρα για την κάλυψη της ζήτησης για οδικές υποδομές, δίνοντας έμφαση στην ασφάλεια, στη λειτουργικότητα, στην οικονομικότητα, στην άνεση της διαδρομής και στην προστασία του περιβάλλοντος (Καλτσούνης, 2006). Υπάρχουν πολλοί τύποι μελετών όπως σχεδιασμού, σκοπιμότητας, κυκλοφοριακές, και οριστικές μελέτες (Σκυργιάννης, 2007).

1.2 ΧΩΡΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΘΕΩΡΙΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

1.2.1 ΧΩΡΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Για τη διευκόλυνση της κατανόησης των επιπτώσεων που προκαλούν τα διαπεριφερειακά συγκοινωνιακά έργα στην χωρική οικονομία γίνεται αρχικά η βασική διάκριση αυτών με το κριτήριο της αμεσότητας. Έτσι έχουμε α) τις άμεσες, β) τις έμμεσες και γ) τις παρακινούμενες. Άμεσες είναι οι επιπτώσεις οι οποίες προκύπτουν κατευθείαν από την χρήση των υποδομών και ονομάζονται συνήθως ‘οφέλη των χρηστών’. Έμμεσες είναι οι επιπτώσεις που προκαλούνται από δραστηριότητες οι οποίες εξαρτώνται από τις άμεσες. Παρακινούμενες είναι οι επιπτώσεις που δε θα εμφανίζονταν υπό κανονικές συνθήκες αλλά εμφανίζονται λόγω της κύριας μεταβολής (Πολύζος, 2008).

Ακόμη μια διάκριση η οποία γίνεται στις επιπτώσεις αφορά το χαρακτήρα αυτών και είναι η εξής: Αρχικά έχουμε τις α) γενικευμένες ή παράγωγες και τις β) αναδιανεμητικές. Οι γενικευμένες προκαλούν θετικές μεταβολές στους οικονομικούς δείκτες, δηλαδή ‘παράγουν’ ανάπτυξη και σχετίζονται με τις περιφέρειες που εξυπηρετούνται ή επηρεάζονται άμεσα από το έργο. Στην κατηγορία αυτή συνεπώς κυριότερες άμεσες ή έμμεσες επιπτώσεις θεωρούνται οι εξής:

- Εξοικονόμηση του μεταφορικού κόστους στις εξυπηρετούμενες περιφέρειες. Το μεταφορικό κόστος υπολογίζεται εύκολα σε χρηματικούς όρους όπως κόστος καυσίμων, κόστος χρόνου, κόστος ατυχημάτων κ.λπ. Η συγκεκριμένη επίπτωση θεωρείται και η σημαντικότερη.
- Αύξηση της παραγωγικότητας των περιφερειών διέλευσης λόγω καλύτερης διάχυσης της τεχνολογίας από το κέντρο προς την περιφέρεια.

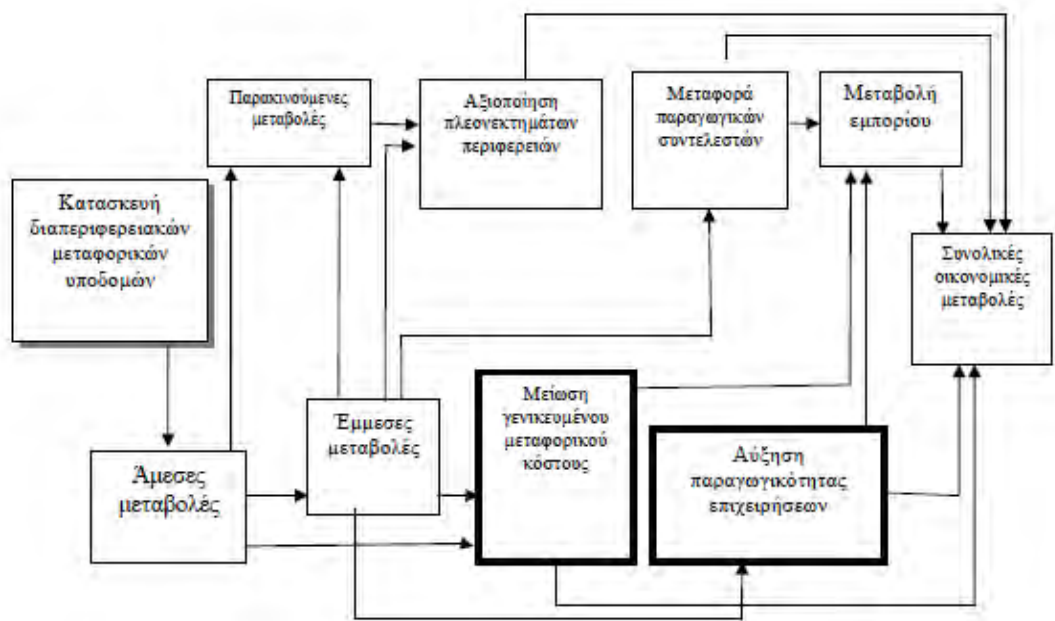
Η κατηγορία των αναδιανεμητικών μεταβολών δεν ‘παράγει’ ανάπτυξη αλλά την αναδιανέμει ανάμεσα στις περιφέρειες. Το άθροισμα δηλαδή των αναδιανεμητικών μεταβολών όλων των περιφερειών (σε μια ιδεατή περίπτωση) θα είναι μηδέν. Οι μεταβολές αυτές κατά κύριο λόγο έχουν τις εξής μορφές:

- Αξιοποίηση ενδογενών πλεονεκτημάτων (φυσικών, κοινωνικών, οικονομικών).
- Μεταφορά από άλλες περιφέρειες παραγωγικών συντελεστών (κεφάλαιο, εργασία, τεχνολογία) ή και τουριστών.
- Εμπόριο υλικών ή άυλων αγαθών (υπηρεσιών).

Η συνολική μεταβολή στην ανάπτυξη κάθε περιφέρειας θα είναι το άθροισμα των επιμέρους επιπτώσεων παράγωγων και αναδιανεμητικών (Πολύζος, 2008).

Στην επόμενη εικόνα βλέπουμε σχηματικά τα παραπάνω:

Εικόνα 1.2.1.1: Ταξινόμηση και αλληλεξάρτηση οικονομικών μεταβολών



Πηγή: Πολύζος, 2008:4

Κάποιοι βασικοί παράγοντες που επηρεάζουν τις επιπτώσεις των μεταφορικών υποδομών είναι οι εξής (Πολύζος, 2008):

Τα τεχνικά χαρακτηριστικά της υποδομής: η μείωση της χρονοαπόστασης είναι η κυριότερη χωρική μεταβολή η οποία καθορίζει και τα παράγωγα αποτελέσματα.

Τα φυσικά χαρακτηριστικά κάθε περιοχής είναι επίσης πολύ σημαντικά αφού καθορίζουν τα συγκριτικά πλεονεκτήματα κάθε περιοχής. Ως πιο σημαντικά θεωρούνται: α) οι τουριστικοί πόροι δηλαδή τα φυσικά και πολιτιστικά στοιχεία τα οποία αποτελούν τις ‘πρώτες ύλες’ τις τουριστικής βιομηχανίας, β) οι πλουτοπαραγωγικοί πόροι της περιοχής (ορυκτοί πόροι, γεωργικοί και δασικοί κ.λπ.) η εκμετάλλευση των οποίων εξαρτάται από τις χρονοαποστάσεις από τα κέντρα κατανάλωσης και τη διάθεση της παραγωγής σε ανταγωνιστικές τιμές, γ) τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά (μορφολογία εδάφους, κλιματολογικές συνθήκες, ύπαρξη θάλασσας-λιμανιού) τα οποία επηρεάζουν τις μεταβολές που θα εμφανιστούν σε κάθε περιοχή και δ) η γεωγραφική θέση της περιφέρειας, που ευνοεί την ανάπτυξη και την περιφέρεια σε ότι αφορά τον οικονομικό ανταγωνισμό.

Η κρατική πολιτική παρέμβαση: οι κρατικές παρεμβάσεις έχουν μεγάλη σημασία καθώς μπορούν να αναδείξουν τα πλεονεκτήματα της περιφέρειας και να ενισχύσουν εκείνα τα οποία ευνοούνται από τις μεταφορικές υποδομές. Τέτοιες παρεμβάσεις παράδειγμα είναι η κατασκευή συμπληρωματικών υποδομών (ΒΙΠΕ, αεροδρόμια κ.λπ), η θεσμοθέτηση αναπτυξιακών κινήτρων για την προσέλκυση επιχειρήσεων όπως επιδοτήσεις, φοροαπαλλαγές κ.λπ.

Τα κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά της περιφέρειας επίσης επηρεάζουν το μέγεθος των μεταβολών: α) η παραγωγικότητα της οικονομίας της περιφέρειας η οποία αποτελεί και μέτρο της αποτελεσματικότητας της οικονομίας, β) η εξειδίκευση της περιφερειακής παραγωγής αφού η μείωση του μεταφορικού κόστους βοηθά την επέκταση της αγοράς των επιχειρήσεων με το μικρότερο κόστος παραγωγής και οδηγεί σε μεγαλύτερη εξειδίκευση της παραγωγής, γ) η συμπληρωματικότητα ή η ανταγωνιστικότητα των περιφερειακών οικονομιών, αφού όταν οι οικονομίες γειτονικών περιφερειών προς σύνδεση είναι εξειδικευμένες σε διαφορετικούς τομείς τότε η μεταβολή των μεταξύ τους εμπορικών συναλλαγών θα έχει θετικά αποτελέσματα, δ) οι οικονομίες συγκέντρωσης αφού εξαρτώνται από το δίκτυο μεταφορών και αυξάνει τις ωφέλειες από το μειωμένο μεταφορικό κόστος.

Βέβαια υπάρχουν και παράγοντες που μειώνουν την επιρροή όπως (Fayman et al, 1995:5):

α) Η ταχεία ανάπτυξη των τηλεπικοινωνιών και η επίπτωση τους στον περιορισμό μετακίνησης προσώπων και αγαθών

β) Η αύξηση του διεθνούς εμπορίου το οποίο περιλαμβάνει προϊόντα υψηλής αξίας συνήθως και μικρού όγκου οπότε μειώνεται η συμβολή του μειωμένου μεταφορικού κόστους.

γ) Οι αλλαγές στη βιομηχανία οι οποίες επηρεάζουν τα κριτήρια χωροθέτησης και μειώνουν την επιρροή του παράγοντα 'μεταφορικό κόστος' έναντι άλλων όπως πρόσβαση σε υπηρεσίες και τεχνολογία, πολιτιστικό περιβάλλον κ.λπ.

1.2.2 ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ – ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΕΣ ΘΕΩΡΙΕΣ

Οι μεταφορικές υποδομές αποτέλεσαν και αποτελούν κυρίαρχο μέσο περιφερειακής πολιτικής. Σκοπός τους είναι, πέραν της προφανής κάλυψης της ανάγκης της μετακίνησης, η επίτευξη της πολυπόθητης ανάπτυξης. Ο όρος *ανάπτυξη* όμως έχει δεχθεί αρκετές ερμηνείες. Σύμφωνα με τον Λαμπριανίδη (2005) ανάπτυξη, με οικονομικά κριτήρια, θεωρείται η οικονομία η οποία παράγει ολοένα και μεγαλύτερο όγκο αγαθών και υπηρεσιών, έχουμε δηλαδή οικονομική μεγέθυνση. Στόχοι της μεγέθυνσης αυτής είναι πέρα από την αύξηση του βιοτικού επιπέδου του πληθυσμού και καταπολέμηση της φτώχειας, η δημιουργία θέσεων εργασίας. Οι Kindleberger και Herrick (1977) επισημαίνουν ότι με την ανάπτυξη έχουμε και αύξηση της κοινωνικής δικαιοσύνης. Δηλαδή με την οικονομική ανάπτυξη μιας χώρας ή περιοχής έχουμε εξάλειψη της φτώχειας των χαμηλότερων εισοδημάτων, των ασθενειών και πρόωμων θανάτων και μείωση της ανεργίας ώστε η εργασία να μην αποτελεί προνόμιο λίγων.

Η συσχέτιση μεταφορικών υποδομών και περιφερειακής ανάπτυξης κατέχει πρωτεύοντα ρόλο στις θεωρίες οικονομικής ανάπτυξης και αποτελεί σημαντικό εργαλείο στην άσκηση πολιτικών περιφερειακής ανάπτυξης. Από το 1943 ο Rosestein – Rodan (στο Σκάγιαννης, 1994:52) τόνισε τη σημασία των υποδομών για μια πετυχημένη αναπτυξιακή στρατηγική. Στο Notes on the Theory of the 'Big Push' ανέπτυξε το υπόδειγμα της ισόρροπης ανάπτυξης. Σύμφωνα με αυτή τη θεωρία του Rosestein – Rodan το πάγιο κοινωνικό κεφάλαιο (το οποίο περιλαμβάνει τους τομείς των μεταφορών, της ενέργειας και των επικοινωνιών) έχει καθοριστική σημασία στην αύξηση των παραγωγικών επενδύσεων του ιδιωτικού τομέα. Ο Rostow (1960) επίσης θεωρεί ότι το πάγιο κοινωνικό κεφάλαιο είναι βασική προϋπόθεση για την εκκίνηση των σταδίων οικονομικής ανάπτυξης και την απογείωση. Στο έργο του The Stages of

Economic Growth: A Non-Communist Manifesto, πρότεινε την διάκριση της αναπτυξιακής διαδικασίας σε πέντε στάδια, και κατέληξε στο ότι η οικονομική μεγέθυνση είναι αποτέλεσμα αλλαγών στο εσωτερικό μιας χώρας, οι οποίες προωθούνται τόσο από το κράτος όσο και από τον ιδιωτικό τομέα. Στο δεύτερο στάδιο, το οποίο είναι το αποκαλούμενο μεταβατικό και κατά το οποίο δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για την απογείωση της οικονομικής μεγέθυνσης, τονίζει τη σημασία της δημιουργίας μεταφορικών υποδομών για την διευκόλυνση του εμπορίου. Στο τρίτο στάδιο (αυτό της απογείωσης) έχουμε επιτάχυνση της τεχνολογικής αλλαγής η οποία βελτιώνει τις μεταφορές και επικοινωνίες και έτσι μειώνει το χρόνο και το κόστος ανταλλαγής αγαθών και υπηρεσιών. Ο Hirschman (1958) επίσης αποδίδει στις υποδομές, σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη μιας περιοχής. Αναπτύσσοντας τις θέσεις του Rostow επισημαίνει ότι οι επενδύσεις σε συγκεκριμένους τομείς της οικονομίας θα οδηγήσουν σε επενδυτικές ευκαιρίες και έτσι θα προετοιμαστεί το έδαφος για περεταίρω οικονομική ανάπτυξη (Familoni, 2004). Ο Hirschman (1958, στο Rankin, 2009) όμως είναι και σκεπτικός στο αν το πάγιο κοινωνικό κεφάλαιο θα πρέπει να προηγείται άλλων μορφών επενδύσεων. Βλέπουμε δηλαδή ότι κατά τις δεκαετίες του 50 και του 60 το κλίμα ήταν υπέρ της δημιουργίας δημοσίων υποδομών και φυσικά μεταφορικών. Θεωρούνταν, όπως έδειχναν και οι μελέτες της εποχής ότι η δημιουργία υποδομών συνοδεύεται από ανάπτυξη.

Με την επίπτωση των υποδομών στην περιφερειακή ανάπτυξη όμως δεν ασχολήθηκαν μόνο ερευνητές από τον ακαδημαϊκό χώρο αλλά και η Ευρωπαϊκή Ένωση. Έτσι ανέθεσε στον Biehl (1986, στο Λαμπρινίδης κ.ά., 2001) μελέτη η οποία θα προσπαθούσε να αποδείξει με τη βοήθεια διαφόρων δεικτών την ύπαρξη συσχετισμού (και αν ναι σε τι βαθμό) μεταξύ των όρων υποδομή και ανάπτυξη. Η μελέτη αυτή με τίτλο 'The Contribution of Infrastructure to Regional Development' ολοκληρώθηκε το 1986 και συμπέρανε λοιπόν ότι περιφέρειες – περιοχές με καλή ποιότητα υποδομών ήταν ανεπτυγμένες οικονομικά και το αντίστροφο, δηλαδή ότι οι υποδομές έπαιζαν καθοριστικό ρόλο στην οικονομική ανάπτυξη περιοχών. Έτσι την περίοδο αυτή έχουμε αναπτυξιακές πολιτικές οι οποίες βασίζονται σε αυτές τις οικονομικές θεωρίες και στόχο είχαν την όσο το δυνατό μεγαλύτερη άμβλυνση των ανισοτήτων μεταξύ περιοχών ή ακόμα και χωρών.

Μέχρι και τις αρχές του '90 επικρατούσαν οι νεοφιλελεύθερες απόψεις σχετικά με το ρόλο του κράτους στην οικονομία. Οι κυρίαρχες θεωρίες υποστήριζαν ότι οι δυνατότητες του κράτους και των δημοσίων φορέων να οργανώσουν την οικονομία υστερούν έναντι του ιδιωτικού τομέα και επίσης ότι η απορρόφηση κονδυλίων από το δημόσιο τομέα στερεί κεφάλαια και δυνατότητα δανεισμού από τον ιδιωτικό. Η άποψη αυτή ενισχύθηκε από τη διόγκωση των εθνικών χρεών σε μια όλο και περισσότερο παγκοσμιοποιημένη οικονομία αλλά και από σημαντικά ονόματα στο χώρο της οικονομίας όπως ο Milton Friedman. Η τάση αυτή δε θα μπορούσε παρά να οδηγήσει σε περαιτέρω διερεύνηση του θέματος και δημιουργήθηκαν 'ρεύματα' μελετητών. Κάποιοι μελετητές υποστηρίζουν τις προηγούμενες θεωρίες, δηλαδή ότι οι επενδύσεις σε δημόσιες υποδομές εξασφαλίζουν κατά ένα μεγάλο ποσοστό την περιφερειακή (και όχι μόνο) ανάπτυξη. Άλλοι είναι πιο μετριοπαθείς και επισημαίνουν ότι οι ανεπτυγμένες δημόσιες υποδομές είναι αναγκαία αλλά όχι ικανή συνθήκη, και τέλος υπάρχουν και απόψεις μελετητών οι οποίοι αμφισβητούν τη συνεισφορά των υποδομών στην οικονομική ανάπτυξη. Παρακάτω θα δούμε κάποια χαρακτηριστικά παραδείγματα τέτοιων απόψεων (από τις θετικές στην πρώτη παράγραφο έως και τις αντίθετες στην τελευταία).

Οι Roubini και Sachs (1989:108-109) σε άρθρο τους σχετικά με τις δαπάνες και τα ελλείμματα κρατών παρατήρησαν ότι σε διάφορα δυτικά κράτη η μείωση των δημοσίων επενδύσεων σε υποδομές συνοδεύονταν και από κάμψη της παραγωγικότητας. Την άποψή τους έρχεται να ενισχύσει η Munnell (1990, στο Λαμπρινίδης κ.ά, 2001) που κατέληξε στο συμπέρασμα ότι για την κάμψη της παραγωγικότητας της οικονομίας των ΗΠΑ στις δεκαετίες του '70 και '80 ευθύνεται σε μεγάλο βαθμό η μείωση των δημοσίων επενδύσεων. Επίσης συσχέτισε το απόθεμα σε υποδομές με την περιφερειακή ανάπτυξη τονίζοντας τη σημασία των υποδομών για την ανάπτυξη ή μη μιας περιοχής. Ο Aschauer (1989a,b, στο Cantos et al. 2005) επίσης στα τέλη της δεκαετίας του '80 στις μελέτες του συμπεραίνει ότι η επένδυση σε υποδομές είναι παράγοντας εξαιρετικής σημασίας στην οικονομική μεγέθυνση των ΗΠΑ. Οι Fayman et al, 1995) αναφέρουν ότι υπάρχουν αρκετές περιπτώσεις στην Ευρώπη όπου πολιτικές περιφερειακής ανάπτυξης που στηρίχθηκαν στις μεταφορικές υποδομές δεν είχαν σημαντική επιτυχία στη μείωση των ανισοτήτων. Επίσης υποστηρίζουν ότι σε περιφέρειες με ήδη ανεπτυγμένο μεταφορικό σύστημα τα αποτελέσματα θα είναι οριακά βελτιωμένα, ενώ αντίθετα σε περιοχές με ελλιπές μεταφορικό σύστημα και

χαμηλή προσιτότητα θα έχουμε θετικές επιπτώσεις. Όσον αφορά στην ελληνική οικονομία μια μελέτη του 1997 από τους Χριστοδουλάκη και Σεγούρα έδειξε ότι το δημόσιο κεφάλαιο παίζει σημαντικό ρόλο στην παραγωγικότητα της ελληνικής μεταποίησης καθώς αποτελεί παραγωγικό συντελεστή με υψηλή παραγωγική συνεισφορά και επιπρόσθετα οι δημόσιες υποδομές (μεταφορές, ενέργεια κτλ) μειώνουν το κόστος παραγωγής (Λαμπρινίδης κ.ά, 2001).

Οι Giannopoulos (1979, στο Πολύζος, 2003) και Drew (1990, στο Πολύζος, 2003) υποστηρίζουν ότι η εμπειρία και οι έρευνες δείχνουν ότι πιθανότατα ένα καλό μεταφορικό σύστημα δεν αρκεί από μόνο του για την ανάπτυξη μιας περιφέρειας-περιοχής βοηθά όμως στην παράκαμψη τυχών εμποδίων και δημιουργεί προϋποθέσεις ανάπτυξης. Για τον Drew η οικονομική μεγέθυνση μετά την ολοκλήρωση μια μεταφορικής υποδομής προηγείται σε αστικοποιημένες περιοχές ή και σε άλλες κοντά σε αυτές. Αυτό γιατί εκείνες οι περιοχές έχουν τους απαραίτητους ανθρώπινους ή φυσικούς πόρους για την άμεση εκμετάλλευση των ωφελειών. Τέλος πιστεύει ότι όταν οι υποδομές αυξάνουν την παραγωγικότητα τότε εξυπηρετούν και την ανάπτυξη αφού οι όροι παραγωγικότητα και οικονομική μεγέθυνση είναι αλληλένδετοι. Ο Nijkamp (1986) συμπεραίνει ότι το ποίος υποδομές συνεισφέρουν στην περιφερειακή ανάπτυξη αλλάζει με τον καιρό και με το οικονομικό περιβάλλον. Επίσης οι έρευνες για τη σχέση ανάπτυξης και υποδομών θα πρέπει να είναι μεγαλύτερης διάρκειας από ότι τώρα κατά τη γνώμη του. Τέλος πιστεύει ότι λόγω της ποικιλίας των μέσων άσκησης περιφερειακής πολιτικής, ο προσδιορισμός του κατά πόσο μια συγκεκριμένη υποδομή βοήθησε είναι πολύ δύσκολος. Ο Vickerman (1987, 1989) θέτει το κρίσιμο ερώτημα αν η επένδυση σε υποδομές μπορεί να φέρει την περιφερειακή ανάπτυξη από μόνη της ή αποτελεί έναν βοηθητικό παράγοντα. Επίσης θεωρεί ότι πρέπει να εξετάζονται και άλλοι παράγοντες, όχι μόνο η μεταβολή του μεταφορικού κόστους και της προσιτότητας και οι επιπτώσεις τους. Θα πρέπει επίσης να εξετάζεται η πιθανότητα η περιοχή διέλευσης να μην επηρεάζεται από την μεταφορική υποδομή και κατ' επέκταση να μην εκμεταλλευθεί τα πλεονεκτήματα που παρουσιάζονται. Σε αυτήν την περίπτωση έχουμε δημιουργία 'αποτελεσμάτων διαδρόμου' (corridor effects). Συμπερασματικά ο Vickerman δεν καταλήγει σε μονολεκτική απάντηση του τύπου ναι/όχι στο ερώτημα αν αρκούν οι υποδομές για την επίτευξη περιφερειακής ανάπτυξης. Οι Eberts (1990) και Berechman (2001) καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι η επένδυση και κατασκευή αυτοκινητοδρόμων και μεταφορικών υποδομών γενικά δεν μπορεί από μόνη της να

συμβάλλει στην περαιτέρω ανάπτυξη μιας περιοχής. Σημαντικό ρόλο παίζει και το περιβάλλον (οικονομικό και πολιτικό μιας περιοχής). Δηλαδή πρέπει να παρθούν και συμπληρωματικά μέτρα σε σχέση με την μεταφορική υποδομή για να πούμε ότι μια περιοχή έχει αναπτυχθεί ολοκληρωμένα. Οι Rephann and Isserman (1994) εκφράζουν την άποψη ότι η σχέση μεταξύ της επένδυσης σε μεταφορικές υποδομές και στην περιφερειακή ανάπτυξη είναι περίπλοκη και για αυτό δεν μπορεί να περιγραφεί με μία οικονομική θεωρία. Ο λόγος που συμβαίνει αυτό είναι γιατί οι μεταφορικές υποδομές έχουν συγχρόνως οικονομικές και χωρικές ιδιότητες. Από τη μία οι μεταφορικές υποδομές έχουν ιδιότητες δικτύου (μπορούν να επηρεάζουν τις θέσεις των αγορών δηλαδή) και από την άλλη είναι ‘κομμάτι’ της παραγωγής αγαθών. Επηρεάζουν δηλαδή το κοινωνικό-οικονομικό τοπίο με πολύπλοκο τρόπο, ο οποίος δε μπορεί να εξηγηθεί με κανένα οικονομικό μοντέλο από μόνο του. Έτσι οι Rephann και Isserman συμπεραίνουν ότι η επιρροή των μεταφορικών υποδομών σε μια περιοχή μπορεί να εξεταστεί μόνο κομμάτι – κομμάτι για μεγαλύτερη ακρίβεια. Ο Rephann (1993, στο Πολύζος, 2003) ξεχώρισε δύο επικρατούσες φράσεις στις θεωρίες ή απόψεις που σχετίζονται με το ζήτημα αυτό. Η μία αναφέρει ότι οι αυτοκινητόδρομοι αποτελούν ‘καταλύτη’ για την οικονομική ανάπτυξη και η άλλη ότι οι αυτοκινητόδρομοι είναι αναγκαία και όχι επαρκής συνθήκη για την ανάπτυξη μιας περιφέρειας. Διακρίνει επίσης τρεις ανταγωνιστικές απόψεις σχετικά με τις βέλτιστες περιφερειακές συνθήκες στις οποίες θα πρέπει να υλοποιούνται ώστε να μεγιστοποιείται η αποτελεσματικότητα τους και τα οικονομικά αποτελέσματα. Η πρώτη αναφέρει ότι θα πρέπει να κατασκευάζονται στις αναπτυσσόμενες περιφέρειες. Η δεύτερη άποψη προτείνει ενδιάμεσες περιφέρειες και η τελευταία, η θεωρία των πόλων ανάπτυξης, η οποία υποστηρίζει ότι η κατασκευή θα πρέπει να γίνεται σε περιοχές κυρίως με αστική σύνθεση πληθυσμού που εμφανίζουν αναπτυξιακό δυναμισμό. Ο Πετράκος το 1997 (στο Πολύζος, 2003), κλείνοντας με τις πιο μετριοπαθείς μελέτες, κάνει λόγο σε τέσσερις προσδιοριστικούς παράγοντες για την ανάπτυξη μιας περιοχής. Ένας από αυτούς είναι και τα μεταφορικά δίκτυα, μαζί με τη θέση της στο χώρο (κέντρο-περιφέρεια), τις οικονομίες συγκέντρωσης και την τομεακή σύνθεση της τοπικής παραγωγής και απασχόλησης. Επιπρόσθετα αναφέρει ότι δεν μπορούν να υπάρξουν σημαντικές μεταβολές στην ιεραρχία των περιφερειών καθώς τις όποιες μεταβολές στις χρονοαποστάσεις των περιμετρικών περιοχών από τις κεντρικές τις υποσκελίζουν τα πλεονεκτήματα των τελευταίων περιοχών στις μεταβολές των συναλλαγών. Το μέγεθος

των ωφελειών μια μη κεντρικής περιοχής-περιφέρειας εξαρτάται κυρίως από την παραγωγική της βάση και την αντίσταση στις ελκτικές δυνάμεις που θα τις ασκηθούν από τις κεντρικές περιοχές για απορρόφηση εργατικού δυναμικού και αγοραστικής δύναμης. Αν συμβεί αυτό το φαινόμενο ονομάζεται φαινόμενο απορρόφησης (tunnel effect).

Αντίθετα ο Botham (1980) σε μελέτη του για το αγγλικό δίκτυο αυτοκινητοδρόμων και την οικονομική επίδραση του καταλήγει πως ο αντίκτυπος της κατασκευής αυτοκινητοδρόμων είναι σχετικά μικρός. Προσθέτει πως η νομοθεσία και η φορολογία (τα οποία επιδρούν στην τιμή της βενζίνης, στα όρια ταχύτητας κτλ) μπορεί να έχουν και μεγαλύτερη επίδραση από την ίδια την κατασκευή αυτοκινητοδρόμων. Βέβαια αποδέχεται ότι η κατασκευή και λειτουργία των μεταφορικών υποδομών παίζει μεγάλο ρόλο στην κατανομή της απασχόλησης. Ο Plassard (1992, στο Πολύζος, 2003) συμφωνεί και θεωρεί ότι οι απόψεις που υποστηρίζουν την ύπαρξη θετικής σχέσης ανάμεσα στις μεταφορικές υποδομές και την περιφερειακή ανάπτυξη δεν έχουν επιστημονικό κύρος. Κατά τη γνώμη του οι απόψεις αυτές συντηρούνται λόγω ανάγκης νομιμοποίησης πολιτικών αποφάσεων οι οποίες αφορούν την κατασκευή μεταφορικών υποδομών και τέλος εκτιμά ότι αυτού του είδους οι υποδομές δεν έχουν αξιόλογες μακροχρόνιες περιφερειακές μεταβολές. Τέλος ο Strasheim (1972) αμφισβητεί επίσης την ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών ως μέσο άσκησης περιφερειακής πολιτικής καθώς θεωρεί ότι η συμβολή τους στην μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων δεν είναι σημαντική. Το γεγονός αυτό το αποδίδει στην επιρροή που δέχτηκαν οι μελετητές από την κλασσική θεωρία χωροθέτησης και τη θεωρία εμπορίου. Έχει αμφιβολίες για τη δυνατότητα που έχει η πολιτική ανάπτυξης μεταφορικών υποδομών στο να μεταβάλλει τη διανομή εισοδήματος και πιστεύει ότι η οι μεταφορικές υποδομές θα πρέπει να αντιμετωπίζονται προσεκτικά σαν εργαλεία περιφερειακής ανάπτυξης. Η σχέση ανάμεσα στις υποδομές αυτές και στην περιφερειακή ανάπτυξη είναι λεπτή και όχι απόλυτα κατανοήσιμη. Ο Strasheim δίνει επίσης μεγαλύτερη σημασία στην επιλογή του χώρου εγκατάστασης των επιχειρήσεων καθώς πιστεύει ότι επιφέρει σημαντικότερες μεταβολές. Τέλος εκτιμά πως σε πολλές περιπτώσεις το «φτωχό» μεταφορικό σύστημα ανάμεσα σε «φτωχές» περιφέρειες, οφείλεται σε ανεπάρκεια αντίστοιχης ζήτησης.

Συμπερασματικά, οι μεταφορικές υποδομές είναι ένα από τα κύρια εργαλεία άσκησης κρατικής πολιτικής με στόχο τη μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων και δεν υπάρχουν ολοκληρωμένες θεωρίες που να αποτιμούν πλήρως τις οικονομικές επιδράσεις τέτοιων έργων. Οι υπάρχουσες μελέτες συνήθως εστιάζουν σε κάποια συγκεκριμένη περιοχή, επομένως τα αποτελέσματά τους δεν είναι εύκολο να γενικευτούν, δίνουν όμως μια ‘εικόνα’ από τις επιπτώσεις της κατασκευής μεταφορικών υποδομών στην περιφερειακή οικονομία. Ένα συμπέρασμα το οποίοι μπορεί να εξαχθεί με ασφάλεια από τις διάφορες μελέτες είναι ότι οι μεταφορικές υποδομές επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό τις περιοχές διέλευσής τους. Εξαρτάται από τα χαρακτηριστικά των περιοχών αυτών όμως ένα οι συνέπειες θα είναι θετικές ή αρνητικές.

1.3 ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΤΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

1.3.1 ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ

1.3.1.1 Η εξέλιξη της Κοινοτικής Πολιτικής Μεταφορών

Από τα τέλη του '50 με την ίδρυσή της η Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα είχε να αντιμετωπίσει το ζήτημα των ανισοτήτων, όχι μόνο σε επίπεδο κρατών αλλά και περιφερειών. Μία από τις προτεραιότητες της τότε Ε.Ο.Κ ήταν να αμβλύνει τις ανισότητες αυτές μέσω της οικονομικής μεγέθυνσης (ταχύτερη από των ήδη ανεπτυγμένων) των αδύναμων περιφερειών. Υπό το πρίσμα αυτό αποδόθηκε ένας πρωτεύων ρόλος στις μεταφορικές υποδομές ο οποίος ήταν να συμβιβάσουν την οικονομική μεγέθυνση με την κοινωνική συνοχή. Όπως ανέφερε και η έκθεση MacDougall (1977), οι περιφερειακές και οι αναπτυξιακά «καθυστερημένες» περιοχές έπρεπε να αποκτήσουν σύγχρονες υποδομές μεταφορών ώστε να αποκτήσουν σύνδεση με τις αγορές τόσο για εισαγωγή όσο και για εξαγωγή προϊόντων. Έτσι χώρες όπως η Ελλάδα, η Πορτογαλία και η Ισπανία, οι οποίες ανήκουν στην περιφέρεια της Ευρώπης χρηματοδοτήθηκαν μαζικά με κοινοτικά κεφάλαια για τη βελτίωση των μεταφορικών υποδομών τους.

Η Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη και η συνθήκη του Μάαστριχτ περιγράφει το στόχο της ολοκλήρωσης της εσωτερικής αγοράς της Ε.Ε η οποία αφορά και την ενοποίηση του οικονομικού χώρου της Ε.Ε με την ανάπτυξη των απαραίτητων διευρωπαϊκών δικτύων

υποδομών. Λόγω του στόχου αυτού στο άρθρο 129β της Συνθήκης του Μάαστριχτ υπάρχει ρητή αναφορά για την ανάγκη δημιουργίας τέτοιων δικτύων τα οποία θα διευκολύνουν τη σύνδεση των λιγότερο ανεπτυγμένων περιοχών της Ε.Ε (Μεσογειακών και περιφερειακών περιοχών) με το οικονομικό κέντρο της το οποίο ήταν σε αρκετά καλύτερο επίπεδο από άποψη δικτύων υποδομών. Ο ίδιος στόχος αναφέρεται και στη Συνθήκη της Νίκαιας στα άρθρα 154, 155 και 156. (Πλασκοβίτης, 2007)

Όσον αφορά στα δίκτυα μεταφορών, έχουν ζωτική σημασία στη λειτουργία των σύγχρονων οικονομιών και ως εκ τούτου παίζουν σημαντικό ρόλο στην πορεία προς το στόχο της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης. Η ενιαία αγορά της Ε.Ε για να έχει ουσιαστικό αντίκρισμα προϋποθέτει ελεύθερη διακίνηση κεφαλαίων, προϊόντων και αγαθών μεταξύ των επιμέρους αγορών, δηλαδή των κρατών μελών. Αυτή ακριβώς την ανάγκη σκοπεύουν να καλύψουν τα Διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών. Έτσι επιτυγχάνεται η απρόσκοπτη μετακίνηση ανθρώπων, αγαθών και κεφαλαίων στην ενοποιημένη ευρωπαϊκή αγορά (Hilferink, 2000:569-95).

Το πρώτο βήμα της αναγνώρισης της συνεισφοράς και της σημασίας των μεταφορών για το μέλλον της Ε.Ε. έγινε με την ιδρυτική Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας στη Ρώμη το 1957. Σε αυτή τη συνθήκη έγινε λόγος για τη θέσπιση μιας Κοινής Πολιτικής Μεταφορών η οποία και θα διευκόλυνε σε μεγάλο βαθμό την εσωτερική αγορά της Ε.Ε. Παρότι όμως η αρχή έγινε πολύ νωρίς, η Κοινοτική Πολιτική μεταφορών έκανε αρκετά χρόνια μέχρι να αποκτήσει συγκεκριμένο πλαίσιο και δράσεις. Συγκεκριμένα με τη συνθήκη του Μάαστριχτ το 1993 έγινε ενίσχυση της σημασίας της Κοινής Πολιτικής των Μεταφορών και δόθηκε έμφαση στις υποδομές υπερεθνικής σημασίας, ονομάζοντάς τες Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών. Τα δίκτυα αυτά αφορούσαν στους τομείς των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας. Στη Συνθήκη του Άμστερνταμ το 1997, έχουμε την εισαγωγή της περιβαλλοντικής διάστασης με την έννοια της αειφόρου ανάπτυξης στις μεταφορές. Τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών γίνονται Πανευρωπαϊκοί Άξονες Μεταφοράς ώστε να συμπεριληφθούν χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης στις οποίες γίνονταν βελτίωση των υποδομών με στόχο τη διασύνδεση των χωρών αυτών με την Ε.Ε. (Χριστοφάκης, 2007) Το 1999 δημοσιεύεται η πρώτη Λευκή Βίβλος της Επιτροπής με θέμα τη μελλοντική ανάπτυξη της Κοινής Πολιτικής Μεταφορών. Αυτή συμπληρώθηκε μετά από τρία χρόνια (2002)

με τη δεύτερη Λευκή Βίβλο για τις μεταφορές και την πιο πρόσφατη του 2011. Σε αυτήν έχουμε πλέον συγκεκριμένες κατευθύνσεις και στόχους για την Κοινοτική Πολιτική Μεταφορών. Στην τελευταία Λευκή Βίβλο έχουμε κυρίως περιβαλλοντικούς στόχους (μείωση εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα κτλ).

1.3.1.2 Κατευθύνσεις της Κοινοτικής Πολιτικής Μεταφορών

Το κύριο έγγραφο το οποίο δίνει κατευθύνσεις και καθορίζει στόχους σχετικά με την πολιτική μεταφορών της Ε.Ε είναι η Λευκή Βίβλος (2011). Καθορίζει σαράντα σημεία δράσης και πάνω από εκατό συγκεκριμένες πρωτοβουλίες για την επόμενη δεκαετία προκειμένου να αυξηθεί η ανταγωνιστικότητα του υπάρχοντος συστήματος μεταφορών, να μειωθεί η εξάρτηση της Ε.Ε από το εισαγόμενο πετρέλαιο και να μειωθούν κατά 60% οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα έως το 2050.

Κάποια βασικά σημεία της Λευκής Βίβλου που αφορούν τις οδικές μεταφορές που μας απασχολούν στην παρούσα μελέτη είναι τα εξής:

- στροφή 30 % των οδικών εμπορευματικών μεταφορών άνω των 300 χιλιομέτρων προς σιδηροδρομικές και πλωτές μεταφορές έως το 2030, και άνω του 50 % έως το 2050
- μείωση των αυτοκινήτων που χρησιμοποιούν βενζίνη και πετρέλαιο στις πόλεις κατά το ήμισυ έως το 2030, καταργώντας τα σταδιακά πλήρως έως το 2050, και επίτευξη κινητικότητας στην πόλη απαλλαγμένη από CO₂ έως το 2030
- δημιουργία ενός πλήρως λειτουργικού πανευρωπαϊκού «κεντρικού δικτύου» Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών (ΔΕΔΜ) έως το 2030, το οποίο θα ενσωματώνει όλες τις μορφές μεταφοράς
- πρόβλεψη συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας για τα διάφορα μέσα μεταφοράς, όπως τις σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές
- ανάπτυξη ενός συστήματος διαχείρισης πληροφοριών πολυτροπικών μεταφορών και πληρωμής έως το 2020
- μείωση κατά το ήμισυ του αριθμού θανάτων στις οδικές μεταφορές έως το 2020, και επίτευξη σχεδόν μηδενικού αριθμού θανάτων έως το 2050

Η συνολική στρατηγική της Λευκής Βίβλου συμπληρώνεται από πρωτοβουλίες όπως (Eur-lex.europa.eu, 2016):

- το πρόγραμμα «Ορίζοντας 2020» με τη στήριξη που παρέχει στην έρευνα και την καινοτομία για τα ευφυή, πράσινα και ενοποιημένα συστήματα μεταφοράς
- τον χρηματοδοτικό μηχανισμό «Συνδέοντας την Ευρώπη» που παρέχει χρηματοδότηση σε 10 υπερεθνικά έργα υποδομών μεταφοράς
- τον χάρτη πορείας για μια οικονομία χαμηλών επιπέδων ανθρακούχων εκπομπών έως το 2020, στον οποίον οι μεταφορές αποτελούν καίριο τομέα για την επίτευξη αυτού του στόχου
- διάφορα μέτρα ενεργειακής απόδοσης με στόχο τη μείωση της χρήσης στην Ευρώπη πρωτογενούς ενέργειας κατά 20% έως το 2020.

1.3.2 ΕΘΝΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ

Το πλαίσιο της πολιτικής μεταφορών στη χώρα προσδιορίζεται κατά κύριο λόγο από την πολιτική μεταφορών της Ε.Ε. Η ένταξη της χώρας στα διευρωπαϊκά δίκτυα, η επίτευξη της περιφερειακής ανάπτυξης και της άμβλυνσης της ψαλίδας ανάμεσα στις «φτωχές» και στις «πλούσιες» περιφέρειες και η υλοποίηση των αναπτυξιακών αξόνων εξαρτώνται σε σημαντικό βαθμό από το σχεδιασμό και την κατασκευή δικτύων υποδομών όπως εκείνων των μεταφορών, της ενέργειας και των επικοινωνιών. Κύριες προϋποθέσεις για την πραγματοποίηση των παραπάνω στόχων αποτελούν: η διασύνδεση των αστικών κέντρων, των βασικών μεταφορικών και εμπορικών κόμβων με τις παραγωγικές περιοχές. Οι βασικές κατευθύνσεις της εθνικής πολιτικής για τις μεταφορές καθορίζονται από τα Σχέδια Ανάπτυξης Μεταφορών των περιόδων 2000-06, 2007-13, Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών 2014-2025 καθώς και από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη» 2014-2020. Σημειώνεται ότι το Σχέδιο Ανάπτυξης Μεταφορών για την περίοδο 2014-2020 δεν έχει εκπονηθεί ακόμη.

Κάποιοι στρατηγικοί στόχοι της εθνικής πολιτικής σύμφωνα με το Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών 2014-2025 είναι οι εξής:

- Δημιουργία ενός «συνεκτικού» Συστήματος Μεταφορών το οποίο επιτυγχάνει συνολική βελτίωση της προσιτότητας επί μέρους περιοχών – περιφερειών και άρση της απομόνωσης και των σημείων συμφόρησης

- Εξασφάλιση υψηλής ποιότητας υπηρεσιών στους χρήστες του Συστήματος Μεταφορών και διασφάλιση ασφαλούς, ομαλής και οικονομικά αποτελεσματικής λειτουργίας επί μέρους δικτύων και συστημάτων
- Αξιοποίηση της γεωπολιτικής θέσης της Ελλάδας και ανάδειξη της χώρας σε περιφερειακό κόμβο μεταφορών. Ανάπτυξη πολυτροπικών μεταφορών
- Βελτίωση στους διοικητικούς και οργανωτικούς τομείς των συστημάτων σχεδιασμού, ανάπτυξης και λειτουργίας των μεταφορικών δικτύων και συστημάτων

Οι στόχοι της χρηματοδοτικής προτεραιότητας 4 του ΕΣΠΑ 2014-2020 για τις μεταφορές είναι η ολοκλήρωση της ανάπτυξης του Εθνικού Συστήματος Μεταφορών και προώθηση των συνδυασμένων Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ). Ο αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδος E-65 αποτελεί μέρος του “comprehensive network” του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών TEN – T, οπότε αποτελεί προτεραιότητα του αντίστοιχου Επιχειρησιακού Προγράμματος (ΕΠ Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη 2014-2020, 2014).

1.4 ΕΜΠΕΙΡΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ ΠΕΡΙ ΧΩΡΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

Οι Bryan et al. (1997) στη μελέτη τους διερευνούν το ρόλο μιας δραστηκής αναβάθμισης αυτοκινητοδρόμου (του A55) στην περιφερειακή ανάπτυξη της βόρειας Ουαλίας. Η μελέτη βασίζεται σε στοιχεία επιχειρήσεων και οργανισμών και παρέχει ένα υπόδειγμα για την εκτίμηση των επιπτώσεων των αναβαθμίσεων οδικών υποδομών. Συμπερασματικά, οι συγγραφείς καταλήγουν στο ότι οι επιπτώσεις (άμεσες και προβλεπόμενες) είναι όχι και τόσο ενθαρρυντικές σε σχέση με τα υψηλά κόστη και την «αναστάτωση» της διαδικασίας κατασκευής. Επιπλέον, ότι η ριζική βελτίωση οδικών υποδομών επιδρά κατά ένα μέρος μόνο στη βελτίωση της οικονομικής προοπτικής των περιφερειών που διέρχεται και πρέπει να υποστηριχθεί από πρόσθετα μέτρα, όπως προσέλκυσης νέων επιχειρήσεων.

Μία ακόμα ενδιαφέρουσα μελέτη είναι του Holl A. (2004), ο οποίος χρησιμοποιώντας δεδομένα σε μικρή κλίμακα και γεωγραφικά συστήματα πληροφοριών (GIS) αναλύει την επίπτωση των οδικών υποδομών στην χωροθέτηση νέων βιομηχανιών στους Ισπανικούς δήμους σε μια περίοδο από το 1980 έως και το 1994, περίοδο στην οποία κατασκευάστηκε και η πλειοψηφία των κύριων οδικών υποδομών. Η κατασκευή των

αυτοκινητοδρόμων άλλαξε την ελκυστικότητα των περιοχών διέλευσης. Σε μια χώρα όπως η Ισπανία, με τις κυριότερες μεταφορικές υποδομές να έχουν κατασκευαστεί πρόσφατα και με αξιοσημείωτες ενδοπεριφερειακές και διαπεριφερειακές ανισότητες, η προσβασιμότητα παίζει σημαντικό ρόλο για την εγκατάσταση βιομηχανιών (σημαντική ομοιότητα με την Ελλάδα). Συμπερασματικά, η μελέτη επισημαίνει ότι η κατασκευή οδικών υποδομών έχει μεγάλη σημασία για την προσέλκυση της οικονομικής δραστηριότητας και κατ' επέκταση στην ανάπτυξη των περιοχών διέλευσης.

Οι Li και Shum (2001) μελετούν τις επιπτώσεις στην προσβασιμότητα λόγω κατασκευής δικτύου αυτοκινητοδρόμων στην Κίνα. Η σημασία του εκτεταμένου δικτύου αυτού στην Κίνα συγκρίνεται, σε κλίμακα και σημασία, με την κατασκευή των διαπολιτειακών αυτοκινητοδρόμων στις Η.Π.Α. τις δεκαετίες του '50 και '60. Σε αρχικά στάδια οι αυτοκινητόδρομοι θα κατασκευαστούν στις παράλιες και πιο αναπτυγμένες περιφέρειες, οι οποίες μπορούν να αντέξουν και το κόστος. Επομένως, σε αυτά τα στάδια κατασκευής οι ανισότητες μεταξύ πλούσιων και φτωχότερων περιφερειών προβλέπεται να αυξηθούν σύμφωνα με τη μελέτη. Σημειώνεται όμως ότι οι περισσότερες τοπικές κυβερνήσεις ήταν θετικές και ασπάζονταν την άποψη ότι οι αυτοκινητόδρομοι θα 'φέρουν' την ανάπτυξη. Οι μελετητές αφήνουν ανοιχτό το ενδεχόμενο όμως να υπάρξει μείωση των ανισοτήτων και διάχυση του πλούτου προς τα κάτω κατά την ολοκλήρωση του δικτύου.

Οι Chandra και Thompson (2000) εξετάζουν τη σχέση μεγάλων επενδύσεων σε οδικές υποδομές και οικονομικής δραστηριότητας στις ΗΠΑ. Καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι η κατασκευή νέων αυτοκινητοδρόμων δε θα αυξήσει την καθαρή οικονομική δραστηριότητα σε μη μητροπολιτικές περιοχές. Έχουμε αύξηση της οικονομικής δραστηριότητας στις περιοχές διέλευσης αλλά μείωση στις γειτονικές περιοχές.

Οι Bruinsma et al. (2010) ερευνούν το κατά πόσο η κατασκευή του αυτοκινητόδρομου A1 στην Ολλανδία θα έχει οικονομικό αντίκτυπο στην περιοχή. Εξετάζουν χωρικά δεδομένα αλλά και ερωτηματολόγια που δίνονται στους επιχειρηματίες των περιοχών. Επισημαίνουν ότι η Ολλανδία κατά την περίοδο κατασκευής του A1 είχε ένα ήδη πολύ πυκνό δίκτυο αυτοκινητοδρόμων και ότι η δημιουργία ενός νέου θα δημιουργούσε μικρές μόνο οικονομικές επιπτώσεις. Μόνη περίπτωση να έχει μεγαλύτερες επιπτώσεις θα είναι ο αυτοκινητόδρομος να είναι υπερεθνικός (όπως ο A1 στην περίπτωση μας). Τελικά καταλήγουν ότι τα αποτελέσματα είναι υπολογίσιμα μόνο στους δείκτες

απασχόλησης του τομέα μεταφορών και αξίζει να αναφερθεί ότι οι επιχειρηματίες λίγο ενδιαφέρονται για την πρόσβαση στις διεθνείς αγορές και πολύ περισσότερο για την εθνική αγορά.

1.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Είδαμε στο θεωρητικό κομμάτι ότι το ζήτημα της ανάπτυξης είναι πολύπλοκο. Ένας αυτοκινητόδρομος (όσο σημαντικός και να είναι) δεν αρκεί για να προκαλέσει οικονομική μεγέθυνση και άμβλυνση των περιφερειακών ανισοτήτων. Αποτελεί αναγκαία αλλά όχι ικανή συνθήκη για την οικονομική ανάπτυξη της περιοχής διέλευσης, ειδικά αν αυτή δεν είναι ιδιαίτερα αναπτυγμένη. Η κοινοτική και εθνική πολιτική μεταφορών συμφωνούν στο ότι θα πρέπει να έχουμε επέκταση των δικτύων μεταφορών ώστε το γεγονός αυτό να συμβάλλει στην ενοποίηση της αγοράς της Ε.Ε. Εμπειρικές μελέτες έδειξαν ότι τα αποτελέσματα δεν είναι τα ίδια σε κάθε περίπτωση. Χρειάζεται όμως σχεδιασμός με πρόσθετα μέτρα για να εκμεταλλευτεί η εκάστοτε περιοχή τα προτερήματα που απέκτησε με την κατασκευή της μεταφορικής υποδομής και να μην έχουμε τα αντίθετα από τα επιθυμητά αποτελέσματα..

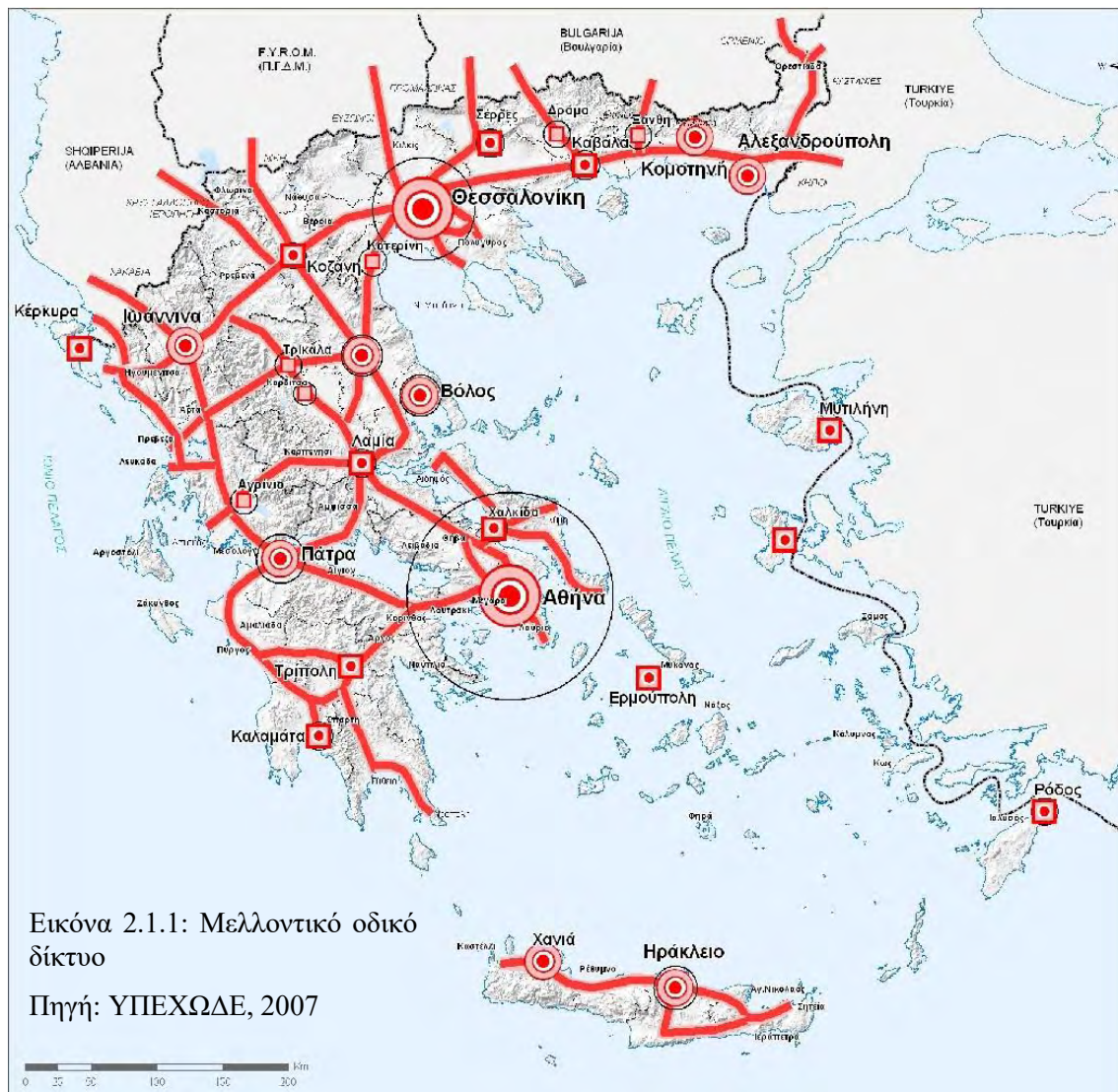
2. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ

2.1 ΕΝΤΑΞΗ ΣΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΩΝ

Σύμφωνα με το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (2007) οι στρατηγικοί οδικοί άξονες της χώρας είναι: α) ο άξονας Πάτρα – Αθήνα – Εύζωνοι (ΠΑΘΕ), β) η Εγνατία οδός, γ) ο Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας (E-65) και η επέκτασή του Λαμία – Άμφισσα/Ιτέα – Αντίρριο, δ) ο Κεντρικός Άξονας Πελοποννήσου και ε) ο Βόρειος Άξονας Κρήτης

Από τους αυτοκινητοδρόμους αυτούς κάποιοι είναι κατασκευασμένοι, άλλοι βρίσκονται σε φάση είτε σχεδιασμού είτε κατασκευής, ενώ για κάποιους (όπως ο E-65 στην περίπτωση μας) η διαδικασία κατασκευής συναντά δυσκολίες λόγω της οικονομικής κρίσης.

Ο άξονας Κεντρικής Ελλάδος (E-65) οποίος αποτελεί και το θέμα της παρούσας εργασίας ουσιαστικά αίρει την απομόνωση της δυτικής Θεσσαλίας κυρίως, αλλά και της δυτικής Ελλάδας γενικότερα. Καθιστά τις πόλεις των Τρικάλων και της Καρδίτσας σημαντικούς κόμβους του συστήματος οδικών μεταφορών της χώρας και μέσω των ενδεχόμενων οικονομικών και αναπτυξιακών οφελών ο ρόλος τους αναβαθμίζεται (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2007). Αυτό αποτελεί και στόχο άλλωστε του ΠΧΣΑΑ Θεσσαλίας (1999) στο οποίο τονίζεται ότι ο E-65: *«εξασφαλίζει την επικοινωνία με την Ήπειρο, το λιμάνι της Ηγουμενίτσας και την Εγνατία οδό, προς Βορρά, και την Στερεά Ελλάδα προς Νότο, βελτιώνοντας σημαντικά τη θέση της Περιφέρειας και ιδιαίτερα του Δυτικού της τμήματος»*. Στις παρακάτω εικόνες όπου διακρίνεται, το σχεδιαζόμενο οδικό δίκτυο φαίνεται η διαφορά στην προσβασιμότητα η οποία θα επιτευχθεί στο δυτικό κομμάτι της χώρας:



Όσον αφορά στην ένταξη του Ε-65 στο ευρωπαϊκό δίκτυο αυτοκινητοδρόμων ο άξονας έχει πρόσβαση μέσω των καθέτων της Εγνατίας και του ΠΑΘΕ σε τέσσερις άξονες του διευρωπαϊκού δικτύου αυτοκινητοδρόμων, τους iv, viii, ix και x. Στην επόμενη εικόνα βλέπουμε τη σύνδεση του μελλοντικού εθνικού δικτύου αυτοκινητοδρόμων με το διευρωπαϊκό δίκτυο:



2.2 ΧΑΡΑΞΗ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ

2.2.1 ΕΙΛΟΣ ΕΡΓΟΥ

Ο αυτοκινητόδρομος E-65 αποτελεί τη Νέα Οδική Σύνδεση του δυτικού τμήματος της Εγνατίας Οδού από Ηγουμενίτσα μέχρι Παναγιά και της Λαμίας. Έχει χαρακτηριστικά αυτοκινητοδρόμου όμοια με αυτά του ΠΑΘΕ και της Εγνατίας Οδού και κατατάσσεται στο πρωτεύον εθνικό δίκτυο της χώρας. Ο μελετώμενος αυτοκινητόδρομος εντάχτηκε κατά τμήματα στο εθνικό δίκτυο με την απόφαση κατάταξης – Π.Δ. 9/8/1955 ‘Περί καθορισμού εθνικών οδών κατά τις διατάξεις του Ν. 3155/55’. Ακολούθησε η

απόφαση του ΥΠΕΧΩΔΕ/ΔΜΕΟ/Ε/0/1308 – ΦΕΚ 30Β/19-1-1996 που κατατάσσει το εθνικό δίκτυο σε πρωτεύον – δευτερεύον και τριτεύον (Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) του Άξονα Κεντρικής Ελλάδας, 2005).

Το υπό μελέτη έργο προβλέπεται με χαρακτηριστικά κλειστού αυτοκινητοδρόμου, δηλαδή με διατομή δύο λωρίδων κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, με Λωρίδα Έκτακτης Ανάγκης, με μεσαίο διαχωριστικό διάζωμα με σιδηρά ασφάλεια, με πλήρη έλεγχο των προσβάσεων μέσω ανισόπεδων κόμβων στις διασταυρώσεις με σημαντικούς άξονες του υπόλοιπου υφιστάμενου και προγραμματιζόμενου συγκοινωνιακού δικτύου, με δίκτυο παράπλευρων οδών και τέλος με γεωμετρικά χαρακτηριστικά, που εξασφαλίζουν υψηλές ταχύτητες ροής 100-120 km/hr (σε τμήματα δυσχερή ως προς το ανάγλυφο 80 km/hr και με μέση ταχύτητα μελέτης 120km/hr) και συνθήκες άνετης και ασφαλούς ροής. Το συνολικό μήκος του έργου ανέρχεται στα 173,29 km (Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) του Άξονα Κεντρικής Ελλάδας, 2005).

2.2.2 ΑΝΑΘΕΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ – ΚΟΣΤΟΣ

Για την υλοποίηση του έργου προκηρύχθηκε διαγωνισμός το 2001. Πρόκειται για συγχρηματοδοτούμενο έργο BOT¹ (build, operate and transfer back) την εκμετάλλευση του οποίου, μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής, θα ασκεί ο παραχωρησιούχος για περίοδο 30 ετών. Ο παραχωρησιούχος, σύμφωνα με τη σύμβαση παραχώρησης, είναι εταιρεία ειδικού σκοπού που συστάθηκε σύμφωνα με τα τεύχη της δημοπράτησης και αποτελείται από τις: (α) Cintra Concesiones De Infraestructuras De Transporte S.A. (ισπανική εταιρεία), (β) ΓΕΚ Α.Ε. (ελληνική εταιρεία), (γ) Iridium Concesiones De Infraestructuras S.A. (ισπανική εταιρεία) και (δ) Dragados S.A. (ισπανική εταιρεία) (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2008).

Στις 9 Σεπτεμβρίου 2002 προεπελέγησαν τέσσερις υποψήφιοι. Δύο από αυτούς (όμιλος Hellenic Autopistas και όμιλος Ελληνικές Διαδρομές) υπέβαλαν προσφορά εντός της προθεσμίας της 26ης Μαΐου 2006.

Ορισμένα μέλη του ομίλου Hellenic Autopistas συνέστησαν εταιρεία ειδικού σκοπού, και συγκεκριμένα ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία “Οδός Κεντρικής Ελλάδας

¹ Το κράτος παραχωρεί την ανάπτυξη ενός έργου σε έναν Οργανισμό ο οποίος είναι υπεύθυνος για την κατασκευή, χρηματοδότηση, λειτουργία και συντήρηση του έργου για μία ορισμένη χρονική περίοδο. Η απόσβεση της επένδυσης γίνεται από την εκμετάλλευση του έργου από τον Οργανισμό. Το έργο μεταφέρεται στο κράτος μετά τη λήξη της περιόδου.
(<http://academics.epu.ntua.gr/LinkClick.aspx?fileticket=FLEC1eCx3pw%3D&tabid=381&mid=1229>)

A.E.”. Ο όμιλος Hellenic Autopistas συστάθηκε με σκοπό τη συμμετοχή στο διαγωνισμό, αποτελούμενος από τη Cintra Concesiones De Infraestructuras De Transporte S.A. (ισπανική εταιρεία), τη Γ.Ε.Κ. Α.Ε. (ελληνική εταιρεία), την Iridium Concesiones De Infraestructuras S.A. (ισπανική εταιρεία με προηγούμενη επωνυμία Dragados Concesiones De Infraestructuras S.A.), τη Dragados S.A. (ισπανική εταιρεία), την Ferrovial Agroman S.A. (ισπανική εταιρεία) και την ΤΕΡΝΑ Α.Ε. (ελληνική εταιρεία). Μετά από διαδοχικές τροποποιήσεις ο παραχωρησιούχος αποτελείται από τα μέλη του ομίλου: Cintra Concesiones De Infraestructuras De Transporte S.A., Γ.Ε.Κ. Α.Ε., Iridium Concesiones De Infraestructuras S.A. και Dragados S.A. (ισπανική εταιρεία), ενώ τα μέλη του ομίλου Ferrovial Agroman S.A. και ΤΕΡΝΑ Α.Ε. ονομάστηκαν μέλη της κατασκευαστικής κοινοπραξίας (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2008).

Τέλος, το ελληνικό Δημόσιο αποφάσισε, στις 25 Ιανουαρίου 2007, να κατακυρώσει τη σύμβαση παραχώρησης στην εταιρεία "Οδός Κεντρικής Ελλάδας Α.Ε.". Η Σύμβαση Παραχώρησης υπεγράφη στις 31 Μαΐου 2007 και κυρώθηκε από την Ελληνική Βουλή στις 8 Αυγούστου 2007 με το νόμο 3597/20074 (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2008).

Σύμφωνα με τη σύμβαση αυτή η εταιρεία Οδός Κεντρικής Ελλάδας Α.Ε. αναλαμβάνει τη μελέτη, την κατασκευή, τη χρηματοδότηση, τη συντήρηση, τη λειτουργία και την εκμετάλλευση του έργου για περίοδο τριάντα ετών με αντάλλαγμα:

- (α) χρηματοδοτική συμβολή του Δημοσίου ύψους 500 εκατ. €
- (β) αποκλειστικό δικαίωμα είσπραξης διοδίων τελών από τους χρήστες του έργου
- (γ) επιδότηση λειτουργίας.

Η σύμβαση παραχώρησης προβλέπει ότι το εν λόγω έργο υποδομής θα είναι ανοικτό και προσβάσιμο σε όλους τους δυνητικούς χρήστες, αδιακρίτως.

Η συνολική επένδυση προβλέπεται να ανέλθει σε 1.619 εκατ. € με τη χρηματοδοτική συμβολή του ελληνικού Δημοσίου να ανέρχεται στα 500 εκατ. € (συμπεριλαμβανομένης της συμμετοχής της Ε.Ε) (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2008).

Λόγω της οικονομικής κρίσης και των καθυστερήσεων που υπήρξαν, οι ισπανικές εταιρείες αποχώρησαν και με αλλαγή της σύμβασης παραχώρησης του αυτοκινητοδρόμου έχουμε σύνδεση της σύμβασης αυτής με την σύμβαση της Ιόνιας Οδού. Η αλλαγή αυτή αφορά τον τερματισμό της επιδότησης λειτουργίας από το Δημόσιο και αντικατάσταση της από τα έσοδα της Ιόνιας Οδού. (ypodomes.com, 2013)

2.2.2 ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΥΠΑΓΩΓΗ

Συνολικά το υπό μελέτη οδικό τμήμα διασχίζει τα διοικητικά όρια τεσσάρων περιφερειακών ενοτήτων - πρώην Νομών. Συγκεκριμένα, ο οδικός άξονας διέρχεται από ένα μικρό τμήμα της Π.Ε Γρεβενών και διασχίζει το Δήμο Γόργιανης. Διέρχεται από τρεις Δήμους της Π.Ε Τρικάλων: Καλαμπάκας, Νεοχωρίτη και Τρικκαίων. Διασχίζει επίσης τέσσερις Δήμους της Π.Ε Καρδίτσας: Καρδίτσας, Σοφάδων, Παλαμά και Μουζακίου. Τέλος, διέρχεται από τρεις Δήμους της Π.Ε Φθιώτιδας: Δομοκού και Λαμιέων (Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) του Άξονα Κεντρικής Ελλάδας, 2005).

2.2.3 ΧΑΡΑΞΗ

Η χάραξη του έργου έγινε τμηματικά. Ο άξονας E-65 χωρίζεται σε τρία τμήματα σύμφωνα και με τη φάση κατασκευής του. Τα τμήματα αυτά είναι τα εξής, από τα νότια στα βόρεια (Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) του Άξονα Κεντρικής Ελλάδας, 2005):

- *Το τμήμα Α.Κ τέλος Μακρυχωρίου - Λαμία* αποτελεί τμήμα του αυτοκινητοδρόμου E65 και διασχίζει τα Γεωγραφικά Διαμερίσματα της Θεσσαλίας και της Στερεάς Ελλάδας και συγκεκριμένα τους Νομούς Καρδίτσας και Φθιώτιδας. Η αρχή του E65 τοποθετείται στη διασταύρωση του με τον ΠΑΘΕ. Το τέλος του υπό μελέτη τμήματος του συνολικού E65 βρίσκεται βορειοδυτικά του οικισμού Γοργοβίτες και βορειοανατολικά της πόλης της Καρδίτσας. Το μήκος του ανέρχεται στα 85,5 km.
- *Το τμήμα από την περιοχή του Μακρυχωρίου έως την Καλαμπάκα* αφορά την κατασκευή ενός τμήματος του E65, από την περιοχή του Δ.Δ. Μακρυχωρίου της Δ.Ε Κάμπου της Καρδίτσας (Χ.Θ 85+800), έως την περιοχή της Καλαμπάκας (Χ.Θ 137+553). Το συνολικό μήκος του έργου στο τμήμα αυτό είναι 52 km.
- *Το τμήμα Καλαμπάκα έως Εγνατία* αφορά στην κατασκευή ενός τμήματος του αυτοκινητόδρομου της Κεντρικής Ελλάδας E65, από την περιοχή του Α/Κ Καλαμπάκας μέχρι τον κόμβο σύνδεσης του αυτοκινητόδρομου με την Εγνατία οδό (Α.Κ. Καλλιθέας). Το συνολικό μήκος του μελετώμενου τμήματος Καλαμπάκα – Εγνατία, του αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδας, είναι 35,737 km μέχρι τον Α.Κ. Καλλιθέας και 37,447 km συνολικά μέχρι την Εγνατία συμπεριλαμβανομένου του κόμβου.

3. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΤΟΥ E-65

Στο παρόν κεφάλαιο θα γίνει η παρουσίαση των βασικών χαρακτηριστικών της περιοχής διέλευσης του αυτοκινητοδρόμου Κεντρικής Ελλάδος E-65, ώστε να προσδιοριστούν τα δυνατά και αδύνατα σημεία της σε σχέση με τη δημιουργία του έργου.

3.1 ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Το υπό μελέτη έργο διασχίζει τέσσερις περιφερειακές ενότητες (Π.Ε) της χώρας: Π.Ε Γρεβενών, Τρικάλων, Καρδίτσας και Φθιώτιδας. Η περιοχή διέλευσης του αποτελείται δηλαδή από ένα τμήμα της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας, το μεγαλύτερο τμήμα της Περιφέρειας Θεσσαλίας και ένα μικρό μέρος από την Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας. (χάρτης 3.1)

3.2 ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ – ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

3.2.1 ΟΙΚΙΣΤΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Η περιοχή μελέτης εντάσσεται στα Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Δυτικής Μακεδονίας (ΦΕΚ-1472/Β/9-10-03), Θεσσαλίας (ΦΕΚ-1484/Β/10-10-03) και Στερεάς Ελλάδας (ΦΕΚ-1469/ Β/9-10-03).

Οι τρεις πόλεις – βασικοί κόμβοι διέλευσης είναι: η Λαμία, δευτερεύον εθνικός πόλος ανάπτυξης, τα Τρίκαλα και η Καρδίτσα οι οποίες τοποθετούνται στην κατηγορία λοιποί εθνικοί πόλοι ανάπτυξης σύμφωνα με το ΓΠΧΣΑΑ του 2007.

Η περιοχή διέλευσης ορίζεται από τους Δήμους: Λαμιέων και Δομοκού (Π.Ε Λαμίας), Σοφάδων, Καρδίτσας, Παλαμά και Μουζακίου (Π.Ε Καρδίτσας), Τρικκαίων και Καλαμπάκας (Π.Ε Τρικάλων) και τέλος Γρεβενών (Π.Ε Γρεβενών):

Πίνακας 3.2.1: Διοικητική διάρθρωση περιοχής μελέτης		
Περιφέρεια	Περιφερειακή Ενότητα	Δήμος
Στερεάς Ελλάδας	Φθιώτιδας	Δομοκού
		Λαμιέων
Θεσσαλίας	Καρδίτσας	Καρδίτσας
		Μουζακίου
		Παλαμά
		Σοφάδων
	Τρικάλων	Τρικαίων
		Καλαμπάκας
Δυτικής Μακεδονίας	Γρεβενών	Γρεβενών
Πηγή: ΕΣΥΕ, Ιδία επεξεργασία		

3.2.2 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

Στον πίνακα 3.2.2 που ακολουθεί βλέπουμε τις αναλυτικές χρήσεις γης σύμφωνα με στοιχεία της ΕΣΥΕ του 2000. Τα στοιχεία αυτά αφορούν τους πρώην «Καποδιστριακούς» δήμους (νυν δημοτικές ενότητες) που απαρτίζουν τους «Καλλικρατικούς» της περιοχής διέλευσης του αυτοκινητοδρόμου Ε-65. Οι γεωργικές εκτάσεις και συγκεκριμένα η αρόσιμη γη καταλαμβάνει το μεγαλύτερο χωρικό ποσοστό με σχεδόν 30% ενώ συνυπολογίζοντας τις λοιπές γεωργικές εκτάσεις το ποσοστό ανεβαίνει στο 50,2%. Αξίζει να σημειωθεί ότι το μεγαλύτερο ποσοστό αρόσιμης γης στους δήμους διέλευσης το έχει η περιφερειακή ενότητα Καρδίτσας ακολουθούμενη από τη Φθιώτιδα. Ακολουθούν οι εκτάσεις με βλάστηση (δασικές, ημι-δασικές κτλ) με το ποσοστό τους να φτάνει στο 47,7%. Τέλος οι οικιστικές περιοχές μαζί με τα μεταφορικά δίκτυα καλύπτουν το 1,5% της περιοχής διέλευσης:

Πίνακας 3.2.2: Χρήσεις γης (σε χιλιάδες στρέμματα)																			
Γεωγραφικά Διαμερίσματα και νομοί	Σύνολο εκτάσεων	ΓΕΩΡΓΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ						ΔΑΣΗ ΗΜΙ-ΦΥΣΙΚΕΣ ΕΚΤΑΣΕΙΣ				ΕΚΤΑΣΕΙΣ ΠΟΥ ΚΑΛΥΠΤΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΝΕΡΑ			ΤΕΧΝΗΤΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ				
		Αρόσιμη γη	Μόνιμες καλλιέργειες	Βοσκότοποι - Μεταβατικές δασώδεις / θαμνώδεις εκτάσεις	Βοσκότοποι - Συνδιασμοί θαμνώδους και / ή ποώδους βλάστησης	Βοσκότοποι - Εκτάσεις με αραή ή καθόλου βλάστηση	Ετερογενείς γεωργικές περιοχές	Δάση	Μεταβατικές δασώδεις-θαμνώδεις εκτάσεις	Συνδιασμοί θαμνώδους και / ή ποώδους βλάστησης	Εκτάσεις με αραή ή καθόλου βλάστηση	Χερσαία ύδατα	Εσωτερικές υγρές ζώνες	Παραθαλάσσιες υγρές ζώνες	Αστική οικοδόμηση	Βιομηχανικές και εμπορικές ζώνες	Δίκτυα συγκοινωνιών	Οργάνωσις, χώροι απόρριψης απορριμμάτων και εργοστάσια	Τεχνητές, μη γεωργικές ζώνες πρασίνου, χώροι αθλητικών και πολιτιστικών δραστηριοτήτων
ΝΟΜΟΣ ΓΡΕΒΕΝΩΝ	2.296,4	485,6	2,6	34,4	172,1	59,8	198,5	657,1	446,5	201,8	24,0	1,7	0,3	0,0	11,9	0,0	0,0	0,0	0,0
Δ.Ε ΒΕΝΤΖΙΟΥ	324,4	101,5	0,0	3,5	52,2	23,4	11,7	36,4	44,1	47,5	1,2	0,7	0,0	0,0	2,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Δ.Ε ΓΟΡΓΙΑΝΗΣ	204,1	3,5	0,0	0,6	8,9	1,2	21,4	102,5	59,7	6,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Δ.Ε ΓΡΕΒΕΝΩΝ	463,0	135,3	0,6	5,6	0,0	0,9	73,6	103,7	74,1	57,9	6,7	0,2	0,0	0,0	4,3	0,0	0,0	0,0	0,0
Δ.Ε ΗΡΑΚΛΕΩΤΩΝ	136,8	83,9	1,8	0,0	2,3	0,6	9,0	18,7	11,0	4,6	2,1	0,0	0,0	0,0	2,6	0,0	0,0	0,0	0,0
Δ.Ε ΘΕΟΔΩΡΟΥ ΖΙΑΚΑ	240,8	14,2	0,0	0,6	20,5	0,3	31,4	54,6	109,0	8,1	2,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Δ.Ε ΚΟΣΜΑ ΤΟΥ ΑΙΤΩΛΟΥ	115,4	2,9	0,0	2,7	5,4	0,0	32,0	41,9	26,6	3,6	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Δ.Ε ΑΒΔΕΛΛΑΣ	43,5	0,0	0,0	0,0	3,3	9,0	0,0	24,1	6,4	0,4	0,1	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Δ.Ε ΔΟΤΣΙΚΟΥ	30,1	0,0	0,0	0,3	5,8	0,5	0,0	16,1	7,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Δ.Ε ΜΕΣΟΛΟΥΡΙΟΥ	17,8	0,0	0,0	0,0	0,6	1,8	0,0	8,8	6,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Δ.Ε ΠΕΡΙΒΟΛΙΟΥ	138,0	0,0	0,0	8,9	18,5	1,4	0,2	82,8	23,3	2,2	0,4	0,0	0,0	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0
Δ.Ε ΣΑΜΑΡΙΝΗΣ	97,3	0,0	0,0	4,9	22,9	3,8	0,0	50,3	14,5	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Δ.Ε ΣΜΙΞΗΣ	25,4	0,0	0,0	0,5	3,4	2,4	0,0	8,3	7,8	0,0	2,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Δ.Ε ΦΙΛΙΠΠΑΙΩΝ	25,9	0,0	0,0	1,6	5,7	0,0	0,0	13,2	4,2	0,0	1,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
ΣΥΝΟΛΟ	1.862,5	341,3	2,4	29,3	149,6	45,4	179,3	561,3	394,6	131,3	16,9	0,9	0,0	0,0	10,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Πηγή: ΕΣΥΕ (2000), Ιδία επεξεργασία																			

Πίνακας 3.2.2: Χρήσεις γης (σε χιλιάδες στρέμματα)																			
Γεωγραφικά Διαμερίσματα και νομοί	Σύνολο εκτάσεων	ΓΕΩΡΓΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ						ΔΑΣΗ ΗΜΙ-ΦΥΣΙΚΕΣ ΕΚΤΑΣΕΙΣ				ΕΚΤΑΣΕΙΣ ΠΟΥ ΚΑΛΥΠΤΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΝΕΡΑ			ΤΕΧΝΗΤΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ				
		Αρόσιμη γη	Μόνιμες καλλιέργειες	Βοσκότοποι - Μεταβατικές δασώδες / θαμνώδεις εκτάσεις	Βοσκότοποι - Συνδιασμοί θαμνώδους και / ή ποώδους βλάστησης	Βοσκότοποι - Εκτάσεις με αραμή ή καθόλου βλάστηση	Ετερογενείς γεωργικές περιοχές	Δάση	Μεταβατικές δασώδες-θαμνώδεις εκτάσεις	Συνδιασμοί θαμνώδους και / ή ποώδους βλάστησης	Εκτάσεις με αραμή ή καθόλου βλάστηση	Χερσαία ύδατα	Εσωτερικές υγρές ζώνες	Παραθαλάσσιες υγρές ζώνες	Αστική οικοδόμηση	Βιομηχανικές και εμπορικές ζώνες	Δίκτυα συγκοινωνιών	Ορυχεία, χώροι απόρριψης απορριμμάτων και εργοστάσια	Τεχνητές, μη γεωργικές ζώνες πρασίνου, χώροι αθλητικών και πολιτιστικών δραστηριοτήτων
ΝΟΜΟΣ ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ	2.638,0	1.094,6	5,5	0,6	106,5	26,3	230,8	460,2	257,0	274,4	102,8	28,2	0,0	0,0	51,0	0,0	0,0	0,2	0,0
Δ.Ε ΑΡΝΗΣ	89,1	81,1	0,0	0,0	3,4	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	1,2	0,0	0,0	3,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Δ.Ε ΙΘΩΜΗΣ	81,7	23,9	1,8	0,0	4,4	11,7	19,4	5,7	3,1	11,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Δ.Ε ΙΤΑΜΟΥ	237,7	21,1	0,3	0,0	3,7	0,9	36,3	123,8	22,2	17,9	9,2	1,3	0,0	0,0	1,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Δ.Ε ΚΑΛΛΙΦΩΝΟΥ	154,4	43,3	0,0	0,0	6,5	0,0	12,1	33,5	38,0	19,4	0,0	0,0	0,0	0,0	1,6	0,0	0,0	0,0	0,0
Δ.Ε ΚΑΜΠΟΥ	90,8	82,1	0,2	0,0	1,1	0,0	3,3	0,5	0,0	1,1	0,0	0,0	0,0	0,0	2,6	0,0	0,0	0,0	0,0
Δ.Ε ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	111,0	87,7	0,3	0,0	2,7	0,0	9,9	0,4	0,9	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	9,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Δ.Ε ΜΕΝΕΛΑΙΔΑΣ	171,0	21,0	0,0	0,0	11,6	1,9	18,1	49,8	10,9	56,6	0,4	0,0	0,0	0,0	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0
Δ.Ε ΜΗΤΡΟΠΟΛΗΣ	57,8	32,7	0,0	0,0	3,5	0,0	6,5	10,3	2,4	1,3	0,0	0,0	0,0	0,0	1,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Δ.Ε ΜΟΥΖΑΚΙΟΥ	178,2	16,1	1,9	0,0	5,0	3,2	43,2	48,1	33,0	10,6	14,1	1,8	0,0	0,0	1,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Δ.Ε ΠΑΛΑΜΑ	154,3	115,9	0,0	0,0	18,5	0,0	4,1	1,6	0,0	5,8	0,0	1,6	0,0	0,0	6,7	0,0	0,0	0,2	0,0
Δ.Ε ΠΑΜΙΣΟΥ	53,5	43,7	1,0	0,0	4,6	0,1	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	3,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Δ.Ε ΣΕΛΛΑΝΩΝ	89,2	77,5	0,1	0,0	5,0	0,0	1,7	0,0	0,0	0,2	0,0	0,6	0,0	0,0	4,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Δ.Ε ΣΟΦΑΔΩΝ	241,6	229,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,4	1,5	0,0	0,7	0,4	0,0	0,0	0,0	7,6	0,0	0,0	0,0	0,0
Δ.Ε ΤΑΜΑΣΙΟΥ	162,2	103,6	0,0	0,0	6,3	5,7	10,3	15,4	0,0	17,7	0,0	0,0	0,0	0,0	3,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Δ.Ε ΦΥΛΛΟΥ	138,4	107,5	0,0	0,0	21,7	0,0	0,9	0,0	0,0	3,6	0,1	0,0	0,0	0,0	4,7	0,0	0,0	0,0	0,0
Δ.Ε ΡΕΝΤΙΝΗΣ	56,8	0,0	0,0	0,0	5,5	0,0	1,9	19,3	12,0	18,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
ΣΥΝΟΛΟ	2.067,7	1.086,0	5,5	0,0	103,4	23,4	171,5	309,9	122,4	164,0	24,8	6,6	0,0	0,0	50,2	0,0	0,0	0,2	0,0
Πηγή: ΕΣΥΕ (2000), Ιδία επεξεργασία																			

Πίνακας 3.2.2: Χρήσεις γης (σε χιλιάδες στρέμματα)																			
Γεωγραφικά Διαμερίσματα και νομοί	Σύνολο εκτάσεων	ΓΕΩΡΓΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ						ΔΑΣΗ ΗΜΙ-ΦΥΣΙΚΕΣ ΕΚΤΑΣΕΙΣ				ΕΚΤΑΣΕΙΣ ΠΟΥ ΚΑΛΥΠΤΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΝΕΡΑ			ΤΕΧΝΗΤΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ				
		Αρόσιμη γη	Μόνιμες καλλιέργειες	Βοσκότοποι - Μεταβατικές δασώδεις / θαμνώδεις εκτάσεις	Βοσκότοποι - Συνδυασμοί θαμνώδους και / ή ποώδους βλάστησης	Βοσκότοποι - Εκτάσεις με αραμή ή καθόλου βλάστηση	Ετερογενείς γεωργικές περιοχές	Δάση	Μεταβατικές δασώδεις-θαμνώδεις εκτάσεις	Συνδυασμοί θαμνώδους και / ή ποώδους βλάστησης	Εκτάσεις με αραμή ή καθόλου βλάστηση	Χερσαία ύδατα	Εσωτερικές υγρές ζώνες	Παραθαλάσσιες υγρές ζώνες	Αστική οικοδόμηση	Βιομηχανικές και εμπορικές ζώνες	Δίκτυα συγκοινωνιών	Ορυχεία, χόροι απόρριψης απορριμμάτων και εργοτάξια	Τεχνητές, μη γεωργικές ζώνες πρασίνου, χόροι αθλητικών και πολιτιστικών δραστηριοτήτων
ΝΟΜΟΣ ΤΡΙΚΑΛΩΝ	3.386,1	520,3	8,8	19,3	447,3	124,0	310,7	861,6	526,2	339,7	162,5	27,1	0,0	0,0	36,7	1,4	0,0	0,5	0,0
Δ.Ε ΒΑΣΙΛΙΚΗΣ	41,7	25,6	1,2	0,0	2,5	4,9	2,1	1,5	1,0	1,3	0,0	0,3	0,0	0,0	1,1	0,0	0,0	0,2	0,0
Δ.Ε ΕΣΤΙΑΙΩΤΙΔΑΣ	39,5	28,1	0,0	0,0	2,1	3,2	0,0	0,0	0,0	2,0	1,3	0,0	0,0	0,0	2,1	0,7	0,0	0,0	0,0
Δ.Ε ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	276,4	27,8	1,6	1,1	21,3	10,2	37,4	71,2	60,3	34,7	0,4	8,2	0,0	0,0	2,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Δ.Ε ΚΑΛΛΙΔΕΝΔΡΟΥ	22,1	20,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4	0,6	0,0	0,0	0,4	0,0	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0
Δ.Ε ΚΑΣΤΑΝΙΑΣ	149,6	0,0	0,0	0,3	7,9	0,0	15,4	74,3	45,4	4,3	1,5	0,4	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Δ.Ε ΚΛΕΙΝΟΒΟΥ	180,2	0,9	0,0	0,0	0,6	1,9	36,2	89,0	26,1	4,9	18,8	1,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Δ.Ε ΚΟΖΙΑΚΑ	59,1	9,0	0,0	0,0	3,0	1,0	7,2	11,7	9,8	17,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Δ.Ε ΜΑΛΑΚΑΣΙΟΥ	157,4	0,4	0,0	0,0	27,0	0,1	6,6	69,8	30,9	21,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8	0,0	0,0	0,3	0,0
Δ.Ε ΜΕΓΑΛΩΝ ΚΑΛΥΒΙΩΝ	45,0	34,6	1,4	0,0	2,3	0,0	0,3	0,0	0,0	1,7	0,0	1,5	0,0	0,0	2,8	0,4	0,0	0,0	0,0
Δ.Ε ΠΑΛΗΟΚΑΣΤΡΟΥ	198,9	26,2	0,4	5,0	92,4	1,2	10,7	6,7	24,8	29,4	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Δ.Ε ΠΑΡΑΛΗΘΑΙΩΝ	98,2	30,0	2,2	0,0	11,6	18,9	6,7	1,4	10,5	15,4	0,3	0,0	0,0	0,0	1,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Δ.Ε ΤΥΜΦΑΙΩΝ	261,9	19,0	0,0	3,2	34,7	38,4	3,3	56,0	84,9	21,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0
Δ.Ε ΦΑΛΛΩΡΕΙΑΣ	76,1	40,3	0,0	0,0	2,9	3,0	9,8	1,5	5,4	9,2	0,0	1,5	0,0	0,0	2,4	0,0	0,0	0,0	0,0
Δ.Ε ΧΑΣΙΩΝ	291,7	44,8	2,1	0,0	9,4	7,9	47,2	82,8	63,7	32,4	0,6	0,0	0,0	0,0	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0
Δ.Ε ΑΣΠΡΟΠΟΤΑΜΟΥ	298,1	0,0	0,0	4,8	63,9	7,5	1,5	163,8	25,0	6,6	25,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Δ.Ε ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	69,8	28,4	0,0	0,0	1,5	0,9	28,5	0,5	0,0	0,1	0,0	0,6	0,0	0,0	8,9	0,3	0,0	0,0	0,0
ΣΥΝΟΛΟ	2.265,7	335,2	8,8	14,4	283,1	99,3	212,9	630,7	388,5	202,4	48,2	14,6	0,0	0,0	25,6	1,4	0,0	0,5	0,0
Πηγή: ΕΣΥΕ (2000), Ιδία επεξεργασία																			

Πίνακας 3.2.2: Χρήσεις γης (σε χιλιάδες στρέμματα)																			
Γεωγραφικά Διαμερίσματα και νομοί	Σύνολο εκτάσεων	ΓΕΩΡΓΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ						ΔΑΣΗ ΗΜΙ-ΦΥΣΙΚΕΣ ΕΚΤΑΣΕΙΣ				ΕΚΤΑΣΕΙΣ ΠΟΥ ΚΑΛΥΠΤΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΝΕΡΑ			ΤΕΧΝΗΤΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ				
		Αρόσιμη γη	Μόνιμες καλλιέργειες	Βοσκότοποι - Μεταβατικές δασώδεις / θαμνώδεις εκτάσεις	Βοσκότοποι - Συνδυασμοί θαμνώδους και / ή ποώδους βλάστησης	Βοσκότοποι - Εκτάσεις με αραμή ή καθόλου βλάστηση	Ετερογενείς γεωργικές περιοχές	Δάση	Μεταβατικές δασώδεις-θαμνώδεις εκτάσεις	Συνδυασμοί θαμνώδους και / ή ποώδους βλάστησης	Εκτάσεις με αραμή ή καθόλου βλάστηση	Χερσαία ύδατα	Εσωτερικές υγρές ζώνες	Παραθαλάσσιες υγρές ζώνες	Αστική οικοδόμηση	Βιομηχανικές και εμπορικές ζώνες	Δίκτυα συγκοινωνιών	Ορυχεία-χώροι απόρριψης απορριμμάτων και εργοστάσια	Τεχνητές, μη γεωργικές ζώνες πρασίνου, χώροι αθλητικών και πολιτιστικών δραστηριοτήτων
ΝΟΜΟΣ ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	4.439,9	837,2	239,7	3,8	220,6	67,3	819,5	706,2	366,1	1.072,1	21,6	13,6	1,7	8,7	40,2	1,8	7,9	11,9	0,0
Δ.Ε ΓΟΡΓΟΠΟΤΑΜΟΥ	157,8	21,4	10,8	0,3	7,2	0,2	21,7	65,2	23,3	5,3	0,2	0,6	0,0	0,0	1,5	0,0	0,3	0,0	0,0
Δ.Ε ΔΟΜΟΚΟΥ	345,7	203,3	0,0	0,0	1,0	0,8	5,6	10,0	17,4	100,2	5,3	0,0	0,0	0,0	2,3	0,0	0,0	0,0	0,0
Δ.Ε ΘΕΣΣΑΛΙΩΤΙΔΟΣ	155,5	86,9	0,0	0,0	6,3	2,5	8,8	0,0	0,0	48,3	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7	0,0	0,0	0,0	0,0
Δ.Ε ΛΑΜΙΕΩΝ	413,9	113,1	6,6	0,0	17,5	2,8	58,9	25,1	9,2	153,1	3,3	3,8	0,0	6,9	10,3	1,4	0,9	0,9	0,0
Δ.Ε ΛΕΙΑΝΟΚΛΑΔΙΟΥ	80,2	11,9	0,0	0,0	0,3	0,1	30,9	0,4	0,5	34,4	0,0	0,6	0,0	0,0	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0
Δ.Ε ΞΥΝΙΑΔΟΣ	207,0	106,1	0,0	0,0	2,1	9,4	6,9	20,2	5,3	53,9	1,8	0,0	0,0	0,0	1,4	0,0	0,0	0,0	0,0
Δ.Ε ΥΠΑΤΗΣ	257,4	8,2	6,0	0,0	36,5	0,2	58,1	83,2	49,9	11,2	1,4	1,9	0,0	0,0	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0
Δ.Ε ΠΑΥΛΙΑΝΗΣ	37,4	0,9	0,0	0,0	1,5	0,0	4,4	18,2	12,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Δ.Ε ΛΑΜΙΕΩΝ	413,9	113,1	6,6	0,0	17,5	2,8	58,9	25,1	9,2	153,1	3,3	3,8	0,0	6,9	10,3	1,4	0,9	0,9	0,0
ΣΥΝΟΛΟ	2.068,9	664,7	30,1	0,3	89,9	18,9	254,1	247,4	127,0	559,5	15,4	10,7	0,0	13,7	30,3	2,9	2,2	1,8	0,0
ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	8.264,8	2.427,2	46,8	43,9	626,0	187,1	817,9	1.749,3	1.032,4	1.057,2	105,2	32,8	0,0	13,7	116,1	4,3	2,2	2,5	0,0
ΠΟΣΟΣΤΟ		29,4%	0,6%	0,5%	7,6%	2,3%	9,9%	21,2%	12,5%	12,8%	1,3%	0,4%	0,0%	0,2%	1,4%	0,1%	0,0%	0,0%	0%
Πηγή: ΕΣΥΕ (2000), Ιδία επεξεργασία																			

Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι στην περιοχή μελέτης οι αγροτικές χρήσεις υπερτερούν έναντι των άλλων χρήσεων. Ο Θεσσαλικός κάμπος είναι μια από τις σημαντικότερες γεωργικές περιοχές της χώρας και η αειφόρος διαχείριση του πόρου αυτού αποτελεί προτεραιότητα όχι μόνο περιφερειακής αλλά και εθνικής σημασίας. Η κτηνοτροφία επίσης αποτελεί ένα σημαντικό παράγοντα για την ανάπτυξη του αγροτικού τομέα της περιοχής και πρέπει να διατηρηθεί.

3.3 ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ

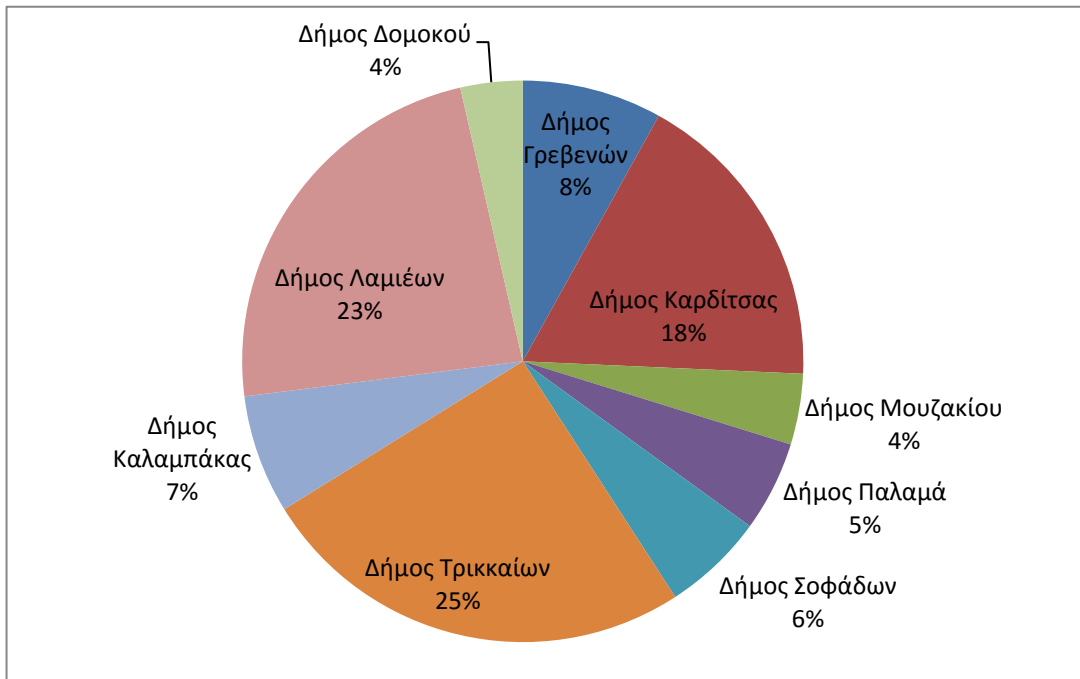
Τα πληθυσμιακά δεδομένα που παρουσιάζονται στο παρόν κεφάλαιο είναι οι πληθυσμοί των τεσσάρων Περιφερειακών Ενοτήτων και των εννέα δήμων από τους οποίους διέρχεται ο αυτοκινητόδρομος. Στον πίνακα 3.3.1 έχουμε τους πληθυσμούς² των δήμων διέλευσης του Ε-65:

Πίνακας 3.3.1: Μόνιμος πληθυσμός 2011	
Τόπος μόνιμης διαμονής	Πληθυσμός
Π.Ε Γρεβενών	31.757
Δήμος Γρεβενών	25.905
Π.Ε Καρδίτσας	113.544
Δήμος Καρδίτσας	56.747
Δήμος Μουζακίου	13.122
Δήμος Παλαμά	16.726
Δήμος Σοφάδων	18.864
Π.Ε Τρικάλων	131.085
Δήμος Τρικκαίων	81.355
Δήμος Καλαμπάκας	21.991
Π.Ε Φθιώτιδας	158.231
Δήμος Λαμιέων	75.315
Δήμος Δομοκού	11.495
Σύνολο Π.Ε διέλευσης	434.617
Σύνολο δήμων διέλευσης	321.520
Ποσοστό δήμων διέλευσης στο σύνολο των Π.Ε	74%
Πηγή: ΕΣΥΕ 2011, Ιδία επεξεργασία	

² Ως μόνιμος πληθυσμός ορίζεται ο συνολικός πληθυσμός που δήλωσε ως μόνιμη κατοικία του κατά την απογραφή τον συγκεκριμένο τόπο. Πραγματικός πληθυσμός ορίζεται ο συνολικός πληθυσμός που βρέθηκε και απογράφηκε κατά την απογραφή στον συγκεκριμένο τόπο.

Όπως φαίνεται και στο επόμενο σχήμα οι τρεις δήμοι που υπερέχουν αισθητά σε πληθυσμό σε σχέση με τους υπόλοιπους είναι οι δήμοι Τρικκαίων, Λαμιέων και Καρδίτσας στους οποίους συγκεντρώνεται το 66% του πληθυσμού των δήμων διέλευσης.

Γράφημα 3.3.1: Ποσοστό πληθυσμού των δήμων διέλευσης



Πηγή: ΕΣΥΕ 2011, Ιδία επεξεργασία

Στον επόμενο πίνακα παρατηρούμε την εξέλιξη του πληθυσμού στις τέσσερις περιφερειακές ενότητες διέλευσης. Ο πληθυσμός από το 1961 παρουσιάζει συνολικά μια μείωση, με τα αρνητικά ποσοστά να είναι εντονότερα στους νομούς Καρδίτσας και Γρεβενών.

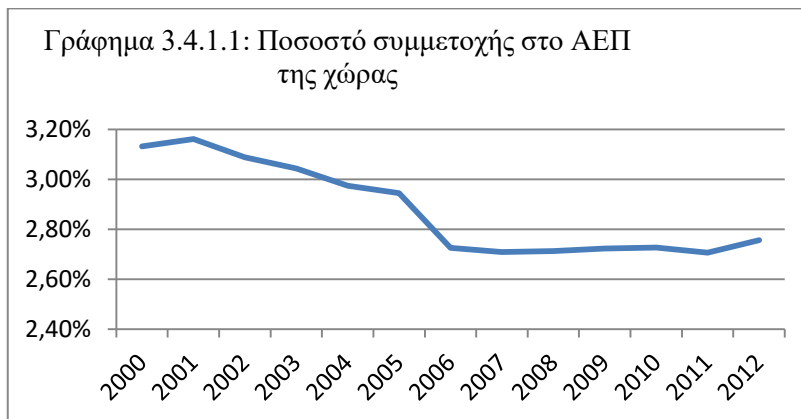
Πίνακας 3.3.2: Πληθυσμοί (μόνιμοι) περιοχής μελέτης										
Περιφερειακή ενότητα	Έτος						Μεταβολή			
	1961	1971	1981	1991	2001	2011	1961-1991	1991-2001	2001-2011	1961-2011
Π.Ε Γρεβενών	38.020	35.275	36.421	32.793	32.567	31.757	-16%	-1%	-3%	-20%
Π.Ε Τρικάλων	142.781	132.519	134.207	138.028	132.689	131.085	-3%	-4%	-1%	-9%
Π.Ε Καρδίτσας	152.543	133.776	124.930	123.202	120.265	113.544	-24%	-2%	-6%	-34%
Π.Ε Φθιώτιδας	160.035	154.542	161.995	163.395	169.542	158.231	2%	4%	-7%	-1%
Πηγή: ΕΣΥΕ, Ιδία επεξεργασία										

3.4 Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

3.4.1 ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟ ΠΡΟΦΙΛ

Στον πίνακα 3.4.1.1 παρατηρούμε το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (τρέχουσες τιμές) για τις περιφερειακές ενότητες διέλευσης του Ε-65 από το 2000 έως και το 2012. Από το 2000 έως και το 2008 έχουμε αύξηση του ΑΕΠ σε όλες τις Π.Ε όπως άλλωστε και στο συνολικό ΑΕΠ της χώρας. Από το 2009 και μετά με το ξέσπασμα της κρίσης η οικονομία ακολουθεί καθοδική πορεία και αυτό αποτυπώνεται και στο ΑΕΠ της κάθε περιφερειακής ενότητας.

Στον πίνακα 3.4.1.2 με το κατά κεφαλήν ΑΕΠ βλέπουμε μια σαφή διαφορά προς τα πάνω του ΑΕΠ Φθιώτιδας σε σχέση με τις υπόλοιπες Π.Ε. Οι Π.Ε Τρικάλων, Καρδίτσας και Γρεβενών θεωρούνται πιο «φτωχές» περιοχές. Ο μέσος όρος του κατά κεφαλή ΑΕΠ της περιοχής μελέτης είναι χαμηλός σε σχέση με το συνολικό της χώρας και κινείται στα επίπεδα του 65% τα δέκα τελευταία χρόνια. Στα επόμενα διαγράμματα βλέπουμε σχηματικά τα παραπάνω και ακολουθούν οι πίνακες με το ΑΕΠ:



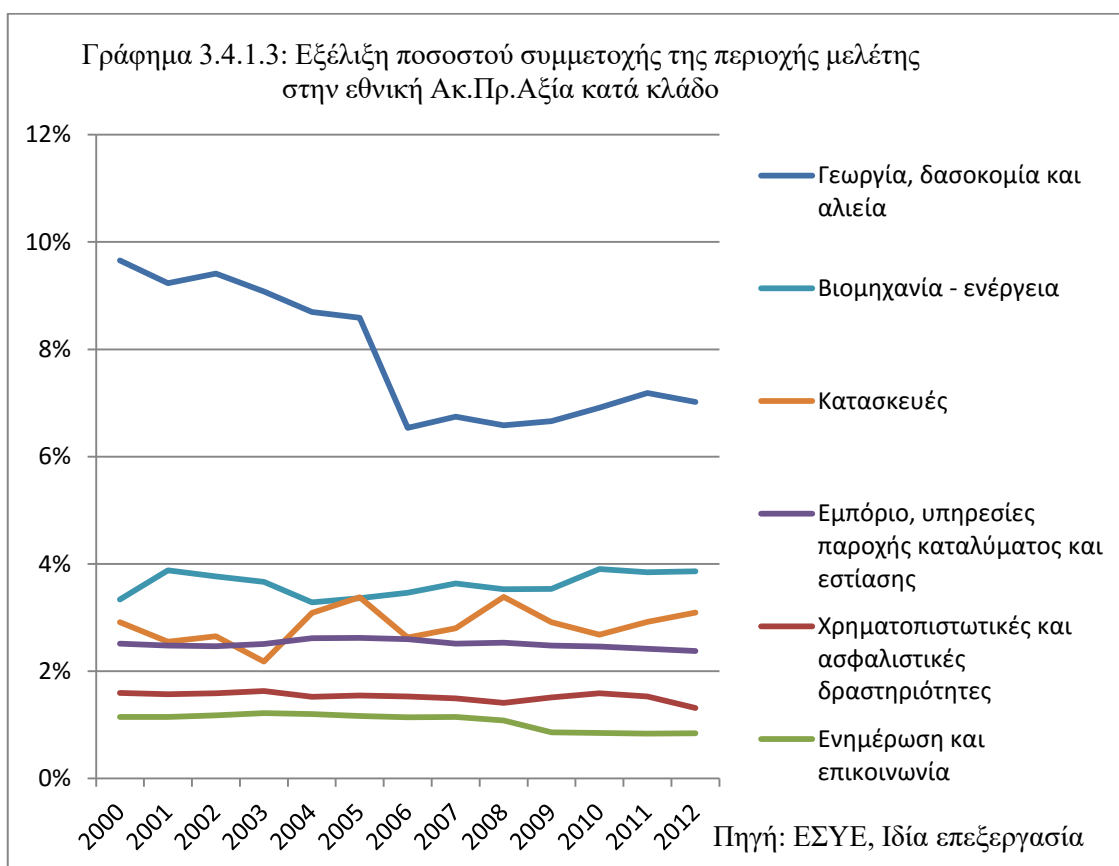
Πίνακας 3.4.1.1: ΑΕΠ (σε εκατομμύρια ευρώ) – τρέχουσες τιμές													
Περιφερειακή Ενότητα	Έτη												
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Σύνολο Ελλάδος	141.732	151.987	162.274	178.571	193.013	199.153	217.831	232.831	242.096	237.431	226.210	207.752	194.204
Γρεβενά	283	301	304	312	353	353	365	384	405	373	384	359	350
Καρδίτσα	942	1.015	1.106	1.221	1.296	1.267	1.273	1.364	1.419	1.439	1.340	1.215	1.110
Τρίκαλα	1.179	1.318	1.349	1.515	1.597	1.621	1.702	1.819	1.849	1.867	1.765	1.588	1.524
Φθιώτιδα	2.036	2.172	2.255	2.388	2.493	2.625	2.597	2.739	2.894	2.785	2.681	2.461	2.368
Σύνολο Π.Ε περιοχής μελέτης	4.440	4.805	5.013	5.436	5.740	5.866	5.936	6.306	6.567	6.464	6.169	5.622	5.352
Ποσοστό στο σύνολο της χώρας	3,13%	3,16%	3,09%	3,04%	2,97%	2,95%	2,73%	2,71%	2,71%	2,72%	2,73%	2,71%	2,76%
Πηγή: ΕΣΥΕ, Ιδία επεξεργασία													

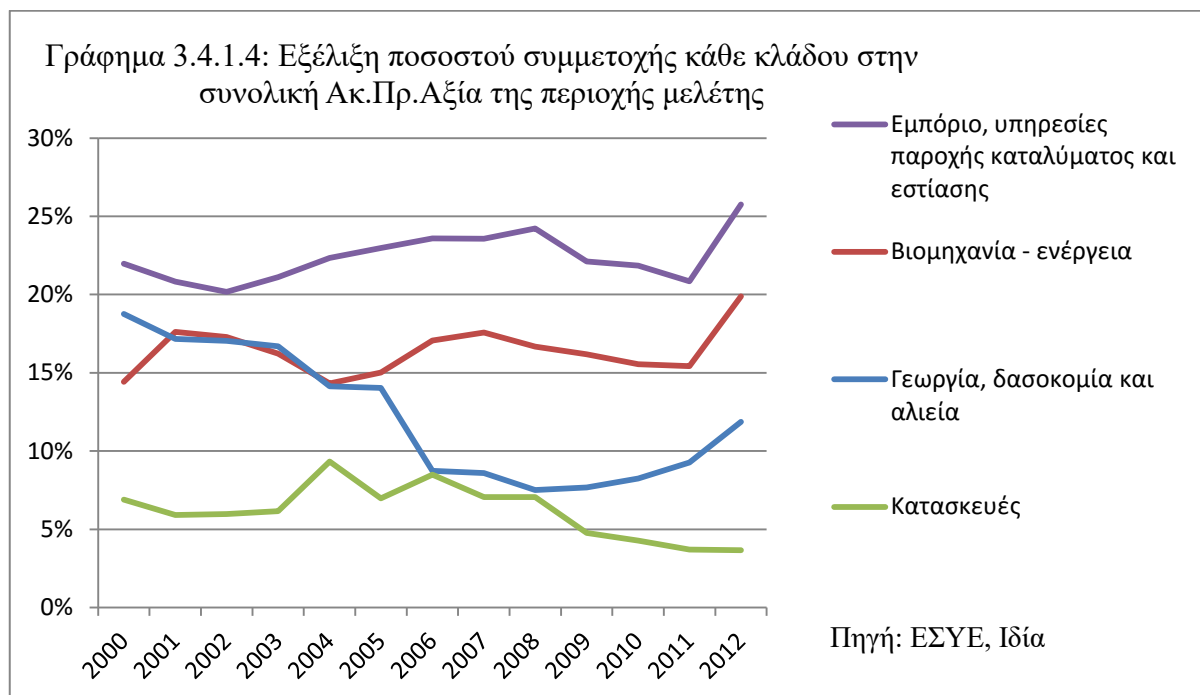
Πίνακας 3.4.1.2: Κατά κεφαλή ΑΕΠ – τρέχουσες τιμές													
Περιφερειακή ενότητα	Έτη												
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011*	2012*
Σύνολο Ελλάδος	12.983	13.878	14.774	16.207	17.458	17.953	19.575	20.857	21.642	21.224	20.282	18.677	17.507
Γρεβενά	8.706	9.290	9.412	9.684	10.990	10.985	11.401	12.048	12.753	11.780	12.142	11.162	10.633
Καρδίτσα	7.704	8.220	9.013	10.000	10.670	10.475	10.569	11.396	11.945	12.208	11.482	10.487	9.651
Τρίκαλα	8.881	9.980	10.201	11.424	12.012	12.147	12.706	13.558	13.769	13.905	13.170	11.870	11.435
Φθιώτιδα	12.239	13.364	13.897	14.736	15.380	16.171	15.961	16.808	17.755	17.097	16.474	15.097	14.501
Μέσος όρος περιοχής μελέτης	9.382	10.213	10.630	11.461	12.263	12.444	12.659	13.452	14.055	13.748	13.317	12.154	11.555
Ποσοστό στο σύνολο της χώρας	72,27%	73,59%	71,95%	70,72%	70,24%	69,32%	64,67%	64,50%	64,95%	64,77%	65,66%	65,07%	66,00%
Πηγή: ΕΣΥΕ, Ιδία επεξεργασία													

Πίνακας 3.4.1.1: ΑΕΠ (σε εκατομμύρια ευρώ) - σταθερές τιμές									
Περιφερειακή Ενότητα	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Σύνολο Ελλάδος	227.610	229.703	242.843	250.896	250.099	239.105	226.210	206.103	193.430
Γρεβενά	417	407	407	414	419	376	384	356	348
Καρδίτσα	1.529	1.461	1.419	1.470	1.466	1.449	1.340	1.205	1.106
Τρίκαλα	1.883	1.870	1.897	1.961	1.910	1.880	1.765	1.575	1.518
Φθιώτιδα	2.940	3.028	2.895	2.951	2.989	2.805	2.681	2.441	2.359
Σύνολο Π.Ε περιοχής μελέτης	6.769	6.766	6.618	6.796	6.784	6.510	6.169	5.577	5.331
Ποσοστό στο σύνολο της χώρας	2,97%	2,95%	2,73%	2,71%	2,71%	2,72%	2,73%	2,71%	2,76%
Πηγή: ΕΣΥΕ, Ιδία επεξεργασία									

Πίνακας 3.4.1.2: Κατά κεφαλή ΑΕΠ - σταθερές τιμές									
Περιφερειακή ενότητα	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Σύνολο Ελλάδος	20.587	20.707	21.823	22.476	22.357	21.373	20.282	18.529	17.437
Γρεβενά	12.960	12.670	12.710	12.982	13.175	11.863	12.142	11.073	10.590
Καρδίτσα	21.088	21.548	22.425	21.693	21.272	21.127	18.495	17.363	16.268
Τρίκαλα	18.205	17.454	18.154	18.532	18.379	17.416	16.162	14.573	13.863
Φθιώτιδα	18.136	18.651	17.793	18.112	18.341	17.218	16.474	14.977	14.443
Μέσος όρος περιοχής μελέτης	17.597	17.581	17.771	17.830	17.792	16.906	15.818	14.497	13.791
Ποσοστό στο σύνολο της χώρας	85,48%	84,90%	81,43%	79,33%	79,58%	79,10%	77,99%	78,24%	79,09%
Πηγή: ΕΣΥΕ, Ιδία επεξεργασία									

Όσον αφορά στην παραγωγική διάρθρωση της περιοχής διέλευσης αυτή παρουσιάζεται σύμφωνα με την ακαθάριστη προστιθέμενη αξία ανά κλάδο. Όπως διαπιστώνεται και από τα επόμενα διαγράμματα η μεγαλύτερη συμμετοχή της περιοχής μελέτης σε σχέση με το συνολικό εθνικό του κλάδου παρατηρείται στην γεωργία και δασοκομία, με φθίνουσα πορεία όμως. Ακολουθεί ο τομέας της βιομηχανίας – ενέργειας και ο κλάδος των κατασκευών. Όσον αφορά τους κλάδους που διαδραματίζουν το σημαντικότερο ρόλο στις τέσσερις Π.Ε είναι το εμπόριο και οι υπηρεσίες παροχής καταλύματος και εστίασης και ακολουθείται από τη βιομηχανία και ενέργεια, την γεωργία, δασοκομία και αλιεία με έντονη πτωτική πορεία και τέλος τις κατασκευές.

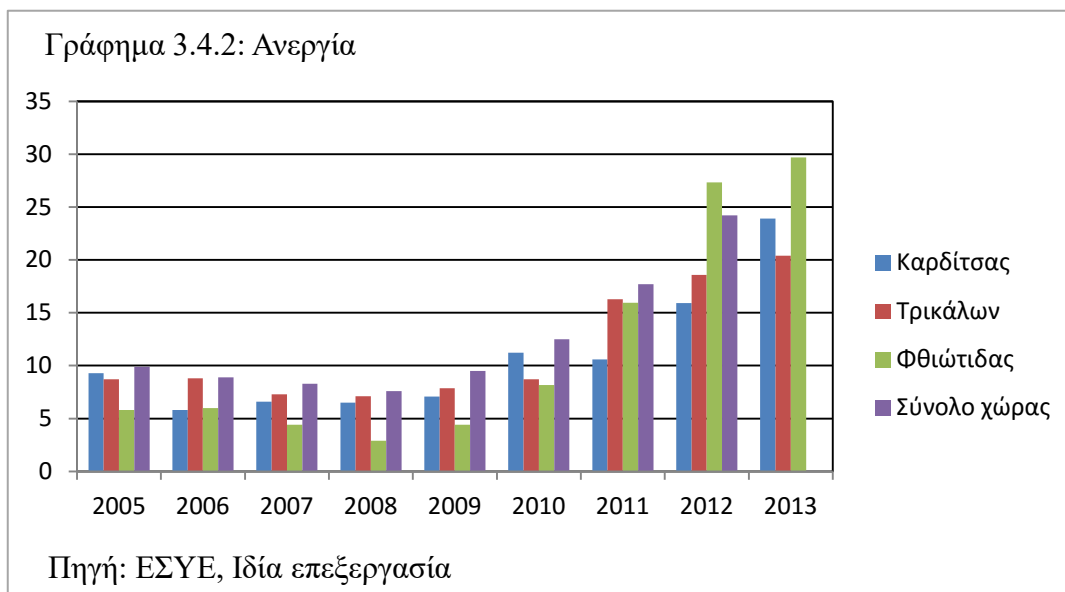




3.4.2 ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ

Στον πίνακα που ακολουθεί παρατίθενται τα στοιχεία της ανεργίας για τις περιφερειακές ενότητες διέλευσης του Ε-65. Για τους νομούς κάτω των 50.000 κατοίκων δε δίνονται εκτιμήσεις από την ΕΣΥΕ λόγω μεγάλου δειγματοληπτικού σφάλματος. Παρατηρούμε το προφανές, ότι τα χρόνια της κρίσης από το 2009 και μετά η ανεργία αυξάνεται. Επίσης ενώ τα Τρίκαλα και η Καρδίτσα κινούνται κοντά σχετικά στο μέσο όρο της χώρας (ειδικά μέχρι το 2009) η Φθιώτιδα ενώ προ κρίσης έχει αρκετά χαμηλότερα ποσοστά από το σύνολο της χώρας, αλλά και από Τρίκαλα – Καρδίτσα, μετά το 2009 σημειώνει με διαφορά την μεγαλύτερη αύξηση η οποία φτάνει στο εξωπραγματικό 924%. Στο σχήμα που ακολουθεί βλέπουμε και διαγραμματικά τα νούμερα αυτά.

Πίνακας 3.4.2: Μεταβολή ποσοστών ανεργίας (%)											
Περιφερειακή Ενότητα	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2005-2008	2008-2013
Καρδίτσας	9,3	5,8	6,6	6,5	7,1	11,2	10,6	15,9	23,9	-30%	268%
Τρικάλων	8,7	8,8	7,3	7,1	7,8	8,7	16,3	18,6	20,4	-18%	187%
Φθιώτιδας	5,8	6	4,4	2,9	4,4	8,2	15,9	27,3	29,7	-50%	924%
Σύνολο χώρας	9,9	8,9	8,3	7,6	9,5	12,5	17,7	24,2	27,3	-23%	259%
Πηγή: ΕΣΥΕ, Ιδία επεξεργασία											



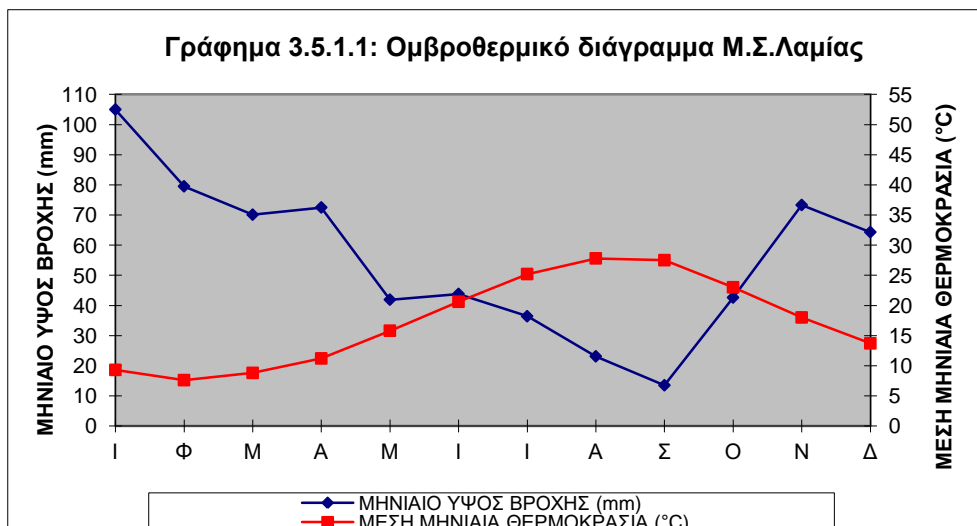
3.5 ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ – ΚΛΙΜΑΤΟΛΟΓΙΚΑ

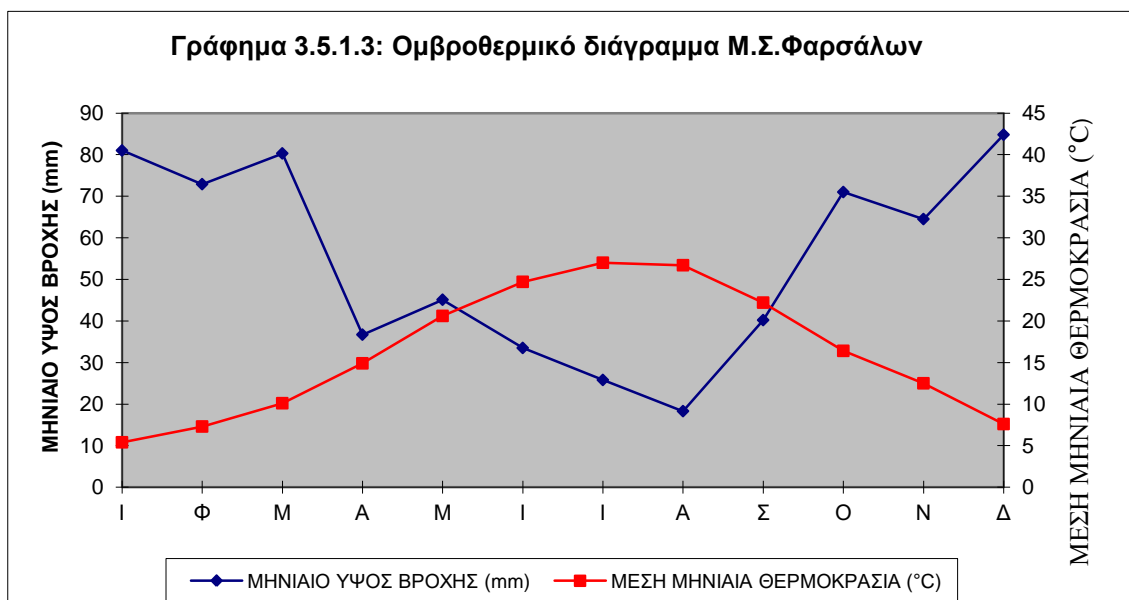
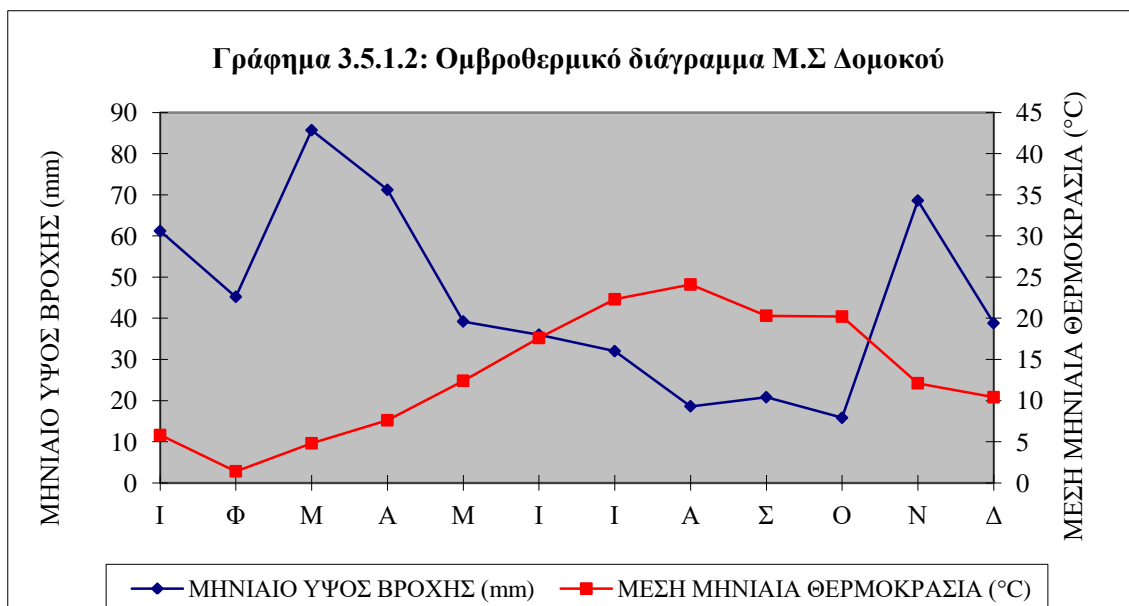
3.5.1 ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΑ – ΚΛΙΜΑΤΟΛΟΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Η σύνθεση των κλιματικών παραγόντων έχει πρωταρχική σημασία στην εγκατάσταση αλλά και ανάπτυξη της βλάστησης. Η βλάστηση αποτελεί την βιολογική έκφραση του περιβάλλοντος και πρωταρχικά του κλίματος.

Η συσχέτιση των κλιματικών παραμέτρων μίας περιοχής, ιδιαίτερα της θερμοκρασίας και των ατμοσφαιρικών κατακρημνισμάτων, με την υφισταμένη δασική βλάστηση συνθέτουν το βιοκλίμα της περιοχής.

Το υπό μελέτη βιοκλίμα παρουσιάζεται ενδεικτικά στα ακόλουθα διαγράμματα(ΜΠΕ του άξονα Κεντρικής Ελλάδας, 2005):





Σύμφωνα και με τα προηγούμενα ομβροθερμικά διαγράμματα, με βάση τον αριθμό ξηρών ημερών (X) για τη βλάστηση κατά τη θερμή περίοδο, κατά UNESCO –FAO διακρίνονται οι εξής βιοκλιματικοί όροφοι (ΜΠΕ του άξονα Κεντρικής Ελλάδας, 2005):

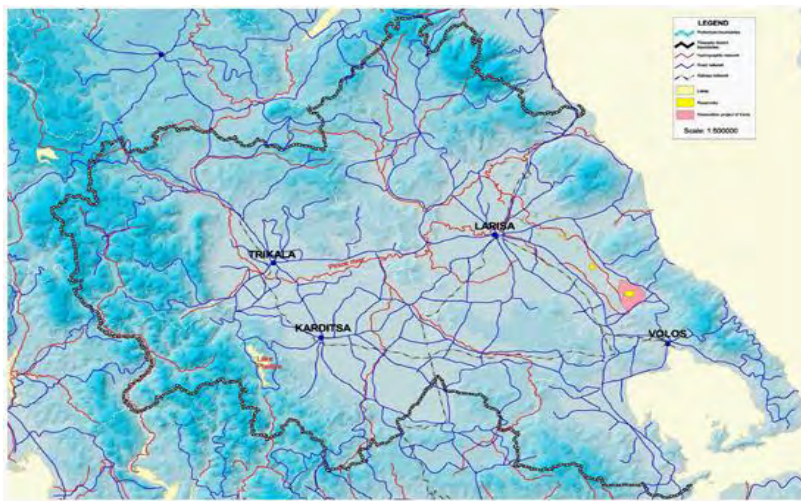
Ασθενής θερμο-μεσογειακός ($100 < X < 125$) που επικρατεί στη κοιλάδα του Σπερχειού από το Αμούριο και ανατολικά, *έντονος μεσο-μεσογειακός* ($75 < X < 100$) που επικρατεί στις υπόλοιπες περιοχές της κοιλάδας του Σπερχειού και το Θεσσαλικό κάμπο και *ασθενής μεσο-μεσογειακός* ($40 < X < 75$) που επικρατεί στις ορεινές περιοχές.

3.5.2 ΥΔΡΟΛΟΓΙΑ

Η περιοχή μελέτης ανήκει, σύμφωνα με το νόμο Ν. 1739/87 που θεσμοθετεί τη διαίρεση της χώρας σε 14 μονάδες (σύνολα λεκανών απορροής) με όμοιες υδρολογικές - υδρογεωλογικές συνθήκες, στο 8ο υδατικό διαμέρισμα της Θεσσαλίας. Η συνολική έκταση του διαμερίσματος αυτού είναι 13.161 Km². Ολόκληρη η πεδινή Θεσσαλία αποστραγγίζεται από τον Πηνειό ποταμό. Η λεκάνη απορροής του Πηνειού διαιρείται σε μεγάλο αριθμό υπολεκανών και αναλύεται σε 8 λεκάνες και 5 υπολεκάνες απορροής. Η περιοχή μελέτης εντάσσεται στη λεκάνη του ποταμού Πηνειού και των παραποτάμων του και πιο συγκεκριμένα στην υπολεκάνη του Πηνειού (ΥΠ.ΑΝ, 2003).

Στην περίμετρο των δύο τμημάτων της Θεσσαλικής Πεδιάδας αναπτύσσονται κατά τύπους σημαντικές καρστικές³ υδρογεωλογικές ενότητες που σήμερα αποδίδουν μεγάλες ποσότητες νερού. Οι ενότητες αυτές αναπτύσσονται στους ανθρακικούς σχηματισμούς των γεωτεκτονικών ζωνών υπερπινδική, πελαγονική και υποπελαγονική. Η περιοχή μελέτης ανήκει επίσης και στο εξής τέτοιο σύστημα (το ορεινό τμήμα της): καρστικό σύστημα Πίνδου: Περιλαμβάνει τους λεπτοπλακώδεις ασβεστόλιθους της Πίνδου στην περιοχή Τρικάλων. Η έκταση της εμφάνισης εντός του διαμερίσματος είναι 75×80 km². Η κύρια εκφόρτιση του συστήματος γίνεται προς νότο και δύση, εκτός του διαμερίσματος, ενώ ένα τμήμα προς τα ανατολικά (ΥΠ.ΑΝ, 2003).

Εικόνα 3.5.2.1: Η λεκάνη του ποταμού Πηνειού



Πηγή: (ΜΠΕ του Άξονα Κεντρικής Ελλάδας, 2005)

³ περιοχές όπου επικρατεί χημική διάβρωση στους ασβεστόλιθους και κατ' επέκταση στα άλλα διαλυτά πετρώματα.
(<http://www.livepedia.gr/index.php/%CE%9A%CE%B1%CF%81%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%B9%CF%8C%CF%82>, 2012)

3.5.3 ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ - ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ

Στο οικοσύστημα ο βιοτικός παράγοντας συνίσταται από τη χλωρίδα και την πανίδα που συνιστούν κοινωνίες ζωντανών οργανισμών οι οποίες ανακυκλώνουν τη ροή της ενέργειας. Έτσι έχουμε τον κόσμο των φυτών, τη χλωρίδα και τον κόσμο των ζώων, την πανίδα τα οποία και αλληλοεπηρεάζονται. Η χλωρίδα εκφράζεται με τη βλάστηση και τις μορφές της η δε πανίδα με τις κοινωνίες των ζώων (ΜΠΕ του Άξονα Κεντρικής Ελλάδας, 2005).

Προστατευόμενες περιοχές

Από το 1937, η Ελλάδα άρχισε να αναγνωρίζει περιοχές με ειδικό οικολογικό ενδιαφέρον (δάση, υδροτόπους κτλ.) και να τις θέτει υπό καθεστώς προστασίας. Στην περιοχή μας εντοπίζεται ένας ικανός αριθμός τέτοιων περιοχών. Θα αναφερθούμε συνοπτικά στην κάθε κατηγορία ανάλογα με τον χαρακτηρισμό τους, είτε από εθνική νομοθεσία είτε από ευρωπαϊκές συμβάσεις που έχει υπογράψει η χώρα. (<http://www.ekby.gr>)

Εθνική νομοθεσία

Ελεγχόμενη κυνηγετική περιοχή: Οι ελεγχόμενες κυνηγετικές περιοχές θεσμοθετούνται από τον δασικό κώδικα (Ν. 86/69) και το Ν. 177/75 ο οποίος τροποποιήθηκε από το Ν. 2637/1998. Πρόκειται για περιοχές όπου το κυνήγι είναι ελεγχόμενο, αφού ο κυνηγός πληρώνει τόσο για την είσοδο, όσο και το αντίτιμο ανάλογα με τον αριθμό των θηρευθέντων ζώων. Οι περιοχές αυτές μπορεί να είναι δημόσιες ή ιδιωτικές.

Καταφύγιο Άγριας Ζωής: Τα καταφύγια Άγριας Ζωής θεσμοθετήθηκαν με το Ν. 2637/98. Αποσκοπούν στη διατήρηση της βιολογικής ποικιλότητας, στην προστασία των ειδών, καθώς στη διατήρηση των σπάνιων και απειλούμενων ειδών της πανίδας και της αυτοφυούς χλωρίδας, καθώς και στην προστασία και την αύξηση του πληθυσμού των θηραμάτων. Στην περιοχή μας εντοπίζεται μεγάλος αριθμός τέτοιων καταφυγίων (Ν.2637/98, άρθρο 57)

Εθνικό Πάρκο: Τα Εθνικά Πάρκα εισήχθησαν ως κατηγορία προστατευόμενων περιοχών με τον Ν. 1650/1986 (άρθρα 18 και 19). Όταν το Εθνικό Πάρκο, ή μεγάλο τμήμα του, καταλαμβάνει εκτάσεις δασικού χαρακτήρα μπορεί να χαρακτηρίζεται ως Εθνικός Δρυμός. Μέχρι και τον Δεκέμβριο του 2009 έχουν κηρυχθεί βάσει του Ν. 1650/1986 17 Εθνικά Πάρκα (<http://www.ekby.gr>)

Περιφερειακή Ζώνη Εθνικού Πάρκου: Κάθε Εθνικό Πάρκο αποτελείται από τον πυρήνα και την περιφερειακή ζώνη. Στον πυρήνα επιτρέπεται μόνο η επιστημονική έρευνα, η παθητική αναψυχή και η απόκτηση περιβαλλοντικής γνώσης και ενημέρωσης σε πορίσματα ερευνών και μελετών. Στην περιφερειακή ζώνη επιτρέπονται ορισμένες ακόμα δραστηριότητες όπως η ίδρυση εκτροφείων θηραμάτων και ιχθυοτροφείων, η κατασκευή δρόμων και χώρων σταθμεύσεως αυτοκινήτων και άλλων εγκαταστάσεων. (<http://el.wikipedia.org/>)

Κοινοτική νομοθεσία

Natura 2000: Το Δίκτυο Natura 2000 αποτελείται από δύο κατηγορίες περιοχών: Τις «Ζώνες Ειδικής Προστασίας (ΖΕΠ)» για την Οрниθοπανίδα, όπως ορίζονται στην Οδηγία 79/409/ΕΚ, και τους «Τόπους Κοινοτικής Σημασίας (ΤΚΣ)» όπως ορίζονται στην Οδηγία 92/43/ΕΟΚ. Αξίζει να σημειωθεί ότι στις περιοχές αυτές δεν υπάρχουν ρητές απαγορεύσεις εφόσον οι δραστηριότητες συμβαδίζουν με το στόχο των Natura 2000. (<http://europa.eu>)

Στον πίνακα 3.5.3.1 αναφέρονται οι περιοχές προστασίας της εθνικής νομοθεσίας στην περιοχή μελέτης, στον 3.5.3.2 που ακολουθεί οι περιοχές NATURA 2000 και στον 3.5.3.3 τα καταφύγια άγριας ζωής. Όλες οι περιοχές προστασίας απεικονίζονται και στον χάρτη 3.5.3 στο παράρτημα.

Πίνακας 3.5.3.1: Προστατευόμενες από εθνική νομοθεσία περιοχές			
Κωδικός περιοχής	Ονομασία περιοχής	Κατηγορία	Νομοθεσία
GR23 92552	Κόζιακας Τρικάλων	Ελεγχόμενη κυνηγετική περιοχή	Α.Ν 86/1969
GR92 328998	Περιφερειακές ζώνες Εθνικού Πάρκου Πίνδου	Εθνικά Πάρκα	Ν. 1650/1986
GR96 329002	Εθνικό Πάρκο Πίνδου	Εθνικά Πάρκα	Ν. 1650/1986
Πηγή: http://cdr.eionet.europa.eu/ , πρόσβαση Δεκέμβριος 2015			

Πίνακας 3.5.3.2: Περιοχές προστασίας NATURA 2000			
Κωδικός	Κατηγορία	Ονομασία τύπου	Έκταση (ha)
ΓΡΕΒΕΝΑ			
GR1310001	SCI	VASILITSA	8012,78
GR1310002	SPA	VALIA KALNTA KAI TECHNITI LIMNI AOOU	14660,48
GR1310003	SCI	ETHNIKOS DRYMOS PINDOU (VALIA KALNTA) - EVRYTERI PERIOCHI	6838,25
ΚΑΡΑΙΤΣΑ			
GR1410001	SCI	PERIOCHI LIMNIS TAVROPOU	2982,05
GR1410002	SCI	AGRAFA	9753,02
ΤΡΙΚΑΛΑ			
GR1440001	SCI	ASPROPOTAMOS	20094,1
GR1440002	SCI	KERKETIO OROS (KOZIAKAS)	50431,17
GR1440003	SCI	ANTICHASIA ORI - METEORA	60625,02
GR1440005	SPA	ANTICHASIA ORI KAI METEORA	72047,1
GR1440006	SPA	KORYFES OROUS KOZIAKA	19726,47
ΦΘΙΩΤΙΑΔΑ			
GR2440002	SCI	KOILADA KAI EKVOLES SPERCHEIΟΥ - MALIAKOS KOLPOS	47547,07
GR2440003	SCI	FARANGI GORGOPOTAMOU	523,02
GR2440004	SCI	ETHNIKOS DRYMOS OITIS	6980,86
GR2440005	SPA	KATO ROUS KAI EKVOLES SPERCHEIΟΥ POTAMOU	10969,51
GR2440006	SCI	OROS KALLIDROMO	6684,85
GR2440007	SPA	ETHNIKOS DRYMOS OITIS - KOILADA ASOPOU	13088,4
Πηγή: ΥΠΕΚΑ (2015), ιδία επεξεργασία			

Πίνακας 3.5.3.3: Καταφύγια άγριας ζωής	
Κίσσαβος (Εξάρχου-Κνίδης-Ποντίνης-Πυλώρων)	Μάρτσα-Κοκκινόβρυση (Κλειστού)
Βάλια Κύρνα (Σαμαρίνας)	Μπεσιώτη-Μέγδοβα-Λαχανόρεμα (Μαυρομάτας)
Προφ. Ηλίας-Σταυρός (Γρεβενών)	Παληοκαΐτσα-Θερμάκια (Μακρυρράχης)
Παλαιομονάστηρο-Μπατεφούρλο (Περιβολίου)	Τσαμαδόραχη-Τρία δέντρα (Ομβριακής-Παναγίας-Δομοκού)
Σμιξιώματα-Αχυρώνες (Καπερού-Φελλίου)	Γόλινες (Νέας Μάκρης-Λευκάς)
Κυρά Καλή-Τρυπημένη (Μοναστηρίου-Κρανιάς)	Αν. Κλιτύς-Όρος Τυμψηστού (Πιτσιωτών-Νεοχωρίου-Μαυρίλου-Μερκάδας)
Τσούκα Καραλί-Βελόνι (Κρανιάς)	Νεράιδας (Λογγιτσίου)
Μέτσοβο-Χρυσοβίτσα-Γρεβενίτιο	Προφ. Ηλίας-Αφράτη (Λαμίας)
Κοτρώνι Γερακαρίου	Στύρφακας (Μοσχοκαρυάς)
Καναλάκι (Καστρακίου-Βλαχάβας)	Γέφυρα Σπερχειού (Μαγούλα Καραλί-Λιανοκλαδίου-Λαδικού-Ζηλευτού-Ροδωνιάς)
Αρκουδόρεμα-Πλαστήρας (Σπαθιάδων)	Εκβολές Σπερχειού-Ανθλήλη-Ροδίτσα
Έλατος-Σεκάρες (Στεφανίου)	Σκασμένη Φραντζή-Δύο Βουνών
Σβόρος-Πετρομαγούλα ("Ελληνοκάστρου"-Λιοπράσου)	Όρος Καλλιδρόμου (Θερμοπυλών)
Κούτσοуро (Τζακούτα-Μνήματα-Κατάφυτου-Ανθούσας)	Ορφανός Δήμου Οιχαλίας
Σωτήρας-Κάστρο Τιτανίου (Μεταμόρφωσης)	Τσερβένα - Μπούρινος Δήμου Σιάτιστας
Λογγιές (Καταφυγίου)	Ξηροβούνι Δήμου Ταμασίου
Δημ. Δάσος Αγράφων-Καμάρια	Φλαμπουράριο-Βοβούσα
Μητρούνα - Ολυμπάκος - Παπαμαγούλα Δημοτικών Διαμερισμάτων Παλαιοκάστρου - Κεφαλόβρυσου - Κρανέας των Δήμων Ελασσόνας - Αντιχασίων	Γαλάτα-Κακάρα (Πουρναρίου-Γερακλίου-Δομοκού)
Οίτη-Παύλιανη	Νησί Νιάγκα λίμνης Πλαστήρας Δήμου Ιτάμου
Πηγή: http://cdr.eionet.europa.eu/ , πρόσβαση Δεκέμβριος 2015	

3.6 ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ – ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

3.6.1 ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ

Σύμφωνα με τη Διεύθυνση Εθνικού Αρχείου Μνημείων του Υπουργείου Πολιτισμού και Τουρισμού, στους δήμους διέλευσης του αυτοκινητόδρομου υπάρχει πλήθος κηρυγμένων κλασσικών μνημείων. Τα μνημεία αυτά παρουσιάζονται στο Παράρτημα που ακολουθεί, ο οποίος αποτελεί τμήμα του Διαρκή Καταλόγου των κηρυγμένων Αρχαιολογικών Χώρων και Μνημείων της Ελλάδας.

Το μνημείο όμως το οποίο δεσπόζει στην περιοχή μελέτης και όχι μόνο, είναι τα Μετέωρα. Τα Μετέωρα είναι ένα σύμπλεγμα από τεράστιους σκοτεινόχρωμους βράχους που υψώνονται έξω από την Καλαμπάκα, κοντά στα πρώτα υψώματα της Πίνδου και των Χασίων. Αποτελούν, μετά το Άγιο Όρος, το μεγαλύτερο και με συνεχή παρουσία από την εποχή της εγκατάστασης των πρώτων ασκητών μέχρι σήμερα μοναστικό σύνολο στον ελλαδικό χώρο. Οι μονές των Μετεώρων ήταν στο σύνολό τους τριάντα. Από τις τριάντα μονές οι έξι λειτουργούν έως σήμερα και δέχονται πλήθος προσκυνητών. Υπάρχουν όμως και πολλά μικρότερα μοναστήρια εγκαταλελειμμένα. Τα περισσότερα από αυτά είχαν ιδρυθεί στον 14ο αιώνα. Η ονομασία Μετέωρα οφείλεται στον Άγιο Αθανάσιο τον Μετεωρίτη, κτήτορα της μονής της Μεταμόρφωσης του Σωτήρος (Μεγάλο Μετέωρο), ο οποίος ονόμασε έτσι τον «πλατύ λίθο», στον οποίο ανέβηκε για πρώτη φορά το 1344. Η κατάκτηση της Θεσσαλίας από τους Οθωμανούς Τούρκους (1393) και η βαθμιαία κατάρρευση και τελική πτώση της βυζαντινής αυτοκρατορίας επέφεραν κατά το 15ο αι. μια κάμψη στη μοναστική ζωή των Μετεώρων. Τα περισσότερα μοναστήρια κοσμούνται με εξαιρετικής τέχνης αγιογραφίες. Στις αρχές του 19ου αιώνα τα στρατεύματα του Αλή-Πασά, επέφεραν καταστροφές και λεηλασίες σε πολλά από αυτά (Μονή Υπαπαντής, Μονή Αγίου Δημητρίου κ.ά.). Τα έξι επισκέψιμα μοναστήρια των Μετεώρων, είναι σήμερα αναστηλωμένα και με συντηρημένο στο μεγαλύτερο μέρος τους τον τοιχογραφικό τους διάκοσμο. Το 1989 η Unesco ενέγραψε τα Μετέωρα στον κατάλογο των Μνημείων της Παγκόσμιας Κληρονομιάς, ως ένα ιδιαίτερης σημασίας πολιτιστικό και φυσικό αγαθό (ΥΠ.ΠΟ, 2016 και wikipedia.org, πρόσβαση Δεκέμβριος 2015).

3.6.2 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

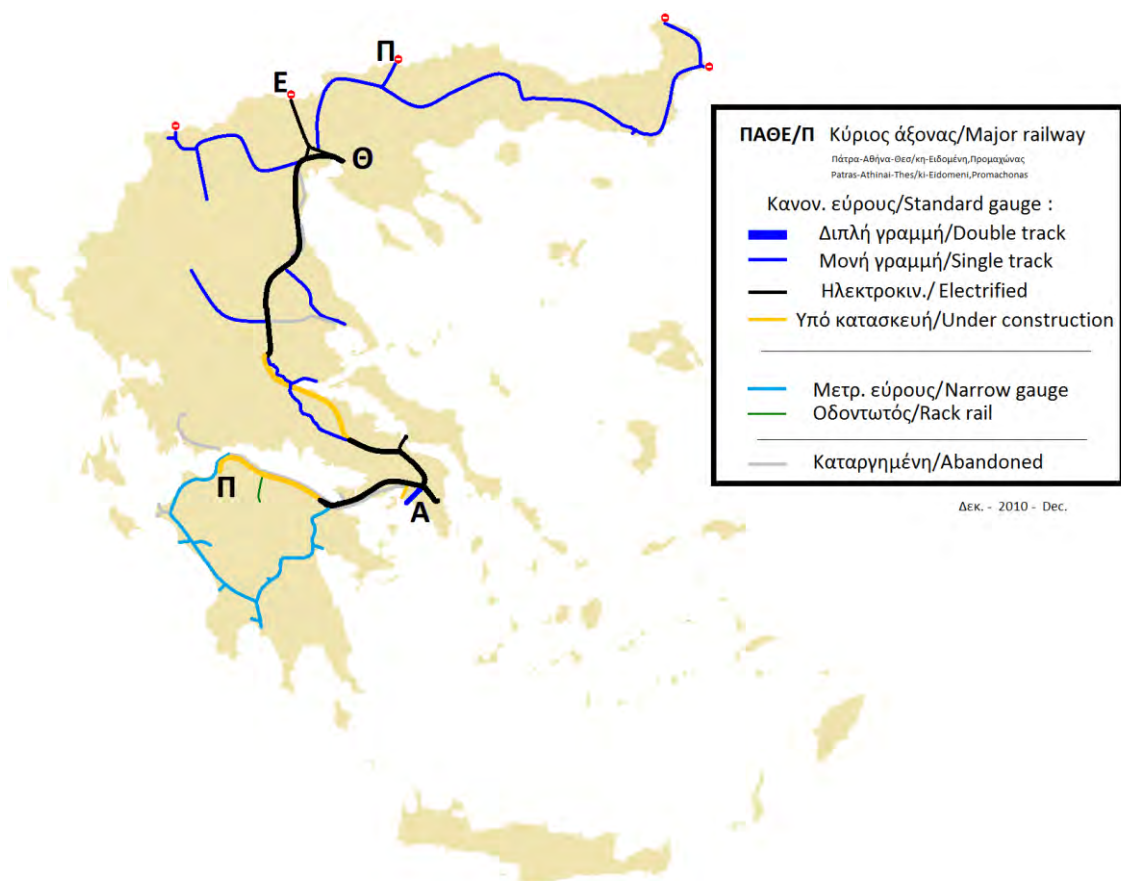
3.6.2.1 Σιδηροδρομικό δίκτυο

Από την περιοχή μελέτης διέρχεται ο κύριος σιδηροδρομικός άξονας της χώρας (άξονας Αθηνών – Θεσσαλονίκης-Ειδομενής). Το τμήμα μήκους 121,5 χλμ από Σ.Σ. Τιθορέας έως Σ.Σ. Δομοκού αποτελεί ένα από τα πιο δύσβατα τμήματα του δικτύου, λόγω του ορεινού όγκου που διατρέχει. Η υποδομή περιλαμβάνει μονή γραμμή με παλαιά, σχετικά, υλικά επιδομής. Επίσης από την περιοχή μελέτης διέρχεται και η γραμμή Παλαιοφάρσαλος – Καλαμπάκα η οποία είναι μονή με μήκος 80,5 χλμ.

Στο τμήμα Τιθορέα – Δομοκός βρίσκεται σε εξέλιξη η κατασκευή της Νέας Διπλής Σιδηροδρομικής Γραμμής Υψηλών Ταχυτήτων Τιθορέας – Λειανοκλαδίου - Δομοκού

και αντικαθιστά το ορεινό κομμάτι της υφιστάμενης μονής γραμμής μήκους 122 χλμ με Νέα Διπλή Σιδηροδρομική Γραμμή Υψηλών Ταχυτήτων μήκους 106 χλμ. Η νέα χάραξη έχει σχεδιαστεί για ταχύτητες 160-200 χλμ/ώρα, ξεκινά από το Σιδηροδρομικό Σταθμό Τιθορέας κατευθύνεται ανατολικά διασχίζοντας το όρος Καλλίδρομο με δίδυμη σήραγγα μήκους 9.036 μ. η κάθε μία και ακολουθώντας πεδινή διαδρομή μέσω της πεδιάδας του Σπερχειού ποταμού καταλήγει στο Σιδηροδρομικό Σταθμό Λειανοκλαδίου. Στη συνέχεια διασχίζει το όρος Όθρυς με δίδυμη σήραγγα μήκους 6.380 μ. η κάθε μία και ακολουθώντας πεδινή διαδρομή μέσω της αποξηραμένης λίμνης Ξυνιάδας ανέρχεται τον ορεινό όγκο του Δομοκού μέχρι τον ομώνυμο Σιδηροδρομικό Σταθμό. (ΕΡΓΟΣΕ, 2016). Στην παρακάτω εικόνα βλέπουμε το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας

Εικόνα 3.6.2.1: Σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας



Πηγή: Wikipedia.org, 2016

3.6.2.2 Οδικό δίκτυο

Η Θεσσαλία όπως η Ανατολική Στερεά Ελλάδα και η Δυτική Μακεδονία, συνδέονται σήμερα με τις ακτές του Ιονίου είτε διαμέσου της Εθνικής Οδού Τρικάλων – Ιωαννίνων είτε μέσω Λαμίας – Καρπενησίου – Αγρινίου, είτε μέσω Άμφισσας – Ιτέας – Αντιρρίου. Οι άξονες αυτοί στην πλειοψηφία τους δεν παρουσιάζουν ικανοποιητικά γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά.

Η Περιφέρεια της Θεσσαλίας συνδέεται με τα μεγάλα αστικά κέντρα της χώρας, Αθήνα και Θεσσαλονίκη, μέσω του οδικού άξονα ΠΑΘΕ. Η μετατροπή του οδικού άξονα σε κλειστό αυτοκινητόδρομο, είναι προφανές ότι ενισχύει ακόμα περισσότερο τις ήδη ικανοποιητικές συνθήκες διασύνδεσης των νομών Μαγνησίας και Λάρισας με τα δύο μεγαλύτερα αστικά παραγωγικά κέντρα της χώρας. Παρόλα αυτά δεν συμβαίνει κάτι ανάλογο με του Νομούς Καρδίτσας και Τρικάλων, αναφορικά με τις συνθήκες προσπελασιμότητας τους από την Αθήνα κυρίως εξαιτίας της μεγάλης απόστασης τους από τον αυτοκινητόδρομο ΠΑΘΕ.

Οι νομοί Καρδίτσας και Τρικάλων και Γρεβενών χρησιμοποιούν την υπάρχουσα εθνική οδό Λαμίας- Δομοκού – Καρδίτσας - Τρικάλων – Γρεβενών για την διασύνδεσή τους με τον νομό Αττικής εξαιτίας της συντομότερης διαδρομής σε σχέση με τη διαδρομή διαμέσου Στυλίδας – Μικροθηβών – Λάρισας (ΠΑΘΕ). Οι συνθήκες κυκλοφορίας στο τμήμα αυτό είναι αρκετά προβληματικές καθώς πρόκειται για ανοικτή αρτηρία με ισόπεδες διασταυρώσεις λόγω της ύπαρξης πολλών αστικών περιοχών που παρεμβάλλονται κατά μήκος της διαδρομής.

Η Εθνική Οδός Λαμίας – Καρπενησίου είναι ο οδικός άξονας συνδέσεως της Φθιώτιδας με την Ευρυτανία και αποτελεί την δυτική οδική σύνδεση της με την υπόλοιπη χώρα. Η οδός που στο τελευταίο τμήμα της πριν το Καρπενήσι, είναι σήμερα σε άσχημη κατάσταση, βελτιώνεται σημαντικά.

Η Οδός Θερμοπυλών – Μπράλου – Άμφισσας συνδέει την Φθιώτιδα και την Βόρειο Ελλάδα με την Φωκίδα και από εκεί μέσω Ρίου – Αντιρρίου με την Πελοπόννησο. Η οδός σχεδιασμένη και κατασκευασμένη στο μεγαλύτερο τμήμα της λίγο μετά το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο, τροποποιημένη και βελτιωμένη κατά περιόδους, είναι σήμερα σε μέτρια κατάσταση.

Εικόνα 3.6.2.2: Δίκτυο αυτοκινητοδρόμων



Πηγή: Wikipedia.org, 2016

Η παραπάνω εικόνα δείχνει το υπάρχον και το υπό σχεδιασμό οδικό δίκτυο. Με πράσινο χρώμα έχουμε το υπάρχον οδικό δίκτυο, με κόκκινο το υπό κατασκευή, με κόκκινο διακεκομμένο υπό σχεδιασμό και με γκρι αναβάθμιση του ήδη υπάρχοντος. Αγνοούμε το μαύρο χρώμα καθώς είναι ή ήταν υπό συζήτηση οι συγκεκριμένοι οδικοί άξονες χωρίς κάτι επίσημο.

3.7 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Σύμφωνα με την ανάλυση που προηγήθηκε θα μπορούσε να συμπεράνει κάποιος πως η υπό μελέτη τεχνική υποδομή αποτελεί έργο ζωτικής σημασίας για την περιοχή διέλευσης αλλά και την ευρύτερη περιοχή. Η περιοχή βρίσκεται στο δυτικό κομμάτι της

κεντρικής Ελλάδος το οποίο παραμένει λιγότερο ανεπτυγμένο από το ανατολικό και γενικά τις περιοχές που βρίσκονται στο αναπτυξιακό “s”.

Το γεγονός αυτό φαίνεται και στα οικονομικά στοιχεία, όπου και οι τέσσερις περιφερειακές ενότητες βρίσκονται χαμηλότερα από τον εθνικό μέσο όρο στους οικονομικούς δείκτες. Επίσης παρότι οι γεωργικές εκτάσεις είναι η χρήση γης με το μεγαλύτερο ποσοστό στην περιοχή, οι αγροτικές χρήσεις (σαν ακαθάριστη προστιθέμενη αξία) συνεχώς φθίνουν στο σύνολο της περιοχής μελέτης.

Συμπερασματικά, η κατασκευή του αυτοκινητοδρόμου κεντρικής Ελλάδας E-65 θα βελτιώσει κατά πολύ την σύνδεση της δυτικής Θεσσαλίας και της Ηπείρου με την υπόλοιπη χώρα, θα άρει κατά κάποιο τρόπο την απομόνωση τους και θα ικανοποιήσει χρόνια αιτήματα των κατοίκων των περιοχών αυτών.

4. ΧΩΡΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η κατασκευή και λειτουργία κάθε νέου οδικού άξονα αποτελεί μια μεγάλη «επέμβαση» στο χώρο. Εκτός της λειτουργίας της υποδομής σαν χώρος διέλευσης οχημάτων, έχει επιπτώσεις στο ευρύτερο περιβάλλον διέλευσης. Μειώνει τις γεωγραφικές αποστάσεις, επηρεάζει την ένταση της αλληλεπίδρασης των οικονομικών δραστηριοτήτων των διαφόρων περιοχών και παίζει σημαντικό ρόλο στην οικονομική ανάπτυξη. Οι μεταβολές αυτές σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με την μείωση των μεταφορικών αποστάσεων ή του μεταφορικού κόστους και τη μεταβολή της συνολικής προσιτότητας. Το βασικό ερώτημα που ανακύπτει κατά τη μελέτη των επιπτώσεων που προκαλούν οι αυτοκινητόδρομοι αφορά την «κατεύθυνση» στην οποία θα κινηθούν οι οικονομικές μεταβολές (και κατά πόσο αυτές επηρεάζονται από την κρίση), δηλαδή ποιες περιοχές θα ευνοηθούν και ποιές όχι (Πολύζος και Νάκας, 2010). Σε αυτό το κεφάλαιο γίνεται η προσπάθεια εντοπισμού (όπου είναι εφικτό) της επίπτωσης της κρίσης στις μεταβολές που θα επέλθουν από την κατασκευή του αυτοκινητοδρόμου E-65.

Υπάρχουν διάφορα συστήματα δεικτών για τις μεταφορές, οι οποίοι ως ποσοτικοποιημένες μετρήσεις μπορούν να αποδώσουν με απλό τρόπο σύνθετα φαινόμενα, περιλαμβανομένων και των τάσεων στην πάροδο του χρόνου (EEA, 2005). Οι σημαντικότεροι διεθνείς φορείς που έχουν αναπτύξει και εφαρμόζουν συστήματα δεικτών για την ανάλυση και τον στρατηγικό σχεδιασμό σε επίπεδο πολιτικών μεταφορών είναι: ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών (United Nations, UN), η Παγκόσμια Τράπεζα (World Bank), ο Οργανισμός για την Οικονομική Συνεργασία και Ανάπτυξη, Ο.Ο.Σ.Α. (Organisation for Economic Cooperation and Development, OECD), η Ευρωπαϊκή Περιβαλλοντική Υπηρεσία (European Environmental Agency, EEA) και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (European Commission). Στην παρούσα εργασία χρησιμοποιήθηκαν δείκτες του παρατηρητηρίου της Εγνατίας οδού, διότι έχει ένα ολοκληρωμένο σύστημα δεικτών το οποίο είναι συμβατό και συγκρίσιμο με ανάλογους δείκτες που χρησιμοποιούνται από τα βασικά προγράμματα της Ε.Ε που ασχολούνται με μεταφορικές υποδομές - πχ ESPON. Η καταγραφή, παρακολούθηση και μελέτη των χωρικών επιδράσεων της Εγνατίας Οδού βασίζεται σε ένα σύστημα δεικτών, οι οποίοι ομαδοποιούνται σε τρεις μεγάλες κατηγορίες: κοινωνικό-οικονομικοί και χωροταξικοί δείκτες, περιβαλλοντικοί δείκτες και δείκτες λειτουργίας οδικού δικτύου (συγκοινωνιακοί). Κάθε δείκτης έχει συγκεκριμένα χωρικά επίπεδα εφαρμογής, που

είναι οι Ζώνες Επιρροής της Εγνατίας Οδού. επιρροής. Ακολουθεί ο πίνακας Δ που περιλαμβάνει όλους τους δείκτες που χρησιμοποιεί το παρατηρητήριο της Εγνατίας (Φούρκας, 2006):

Πίνακας 4: Δείκτες Παρατηρητηρίου Εγνατίας Οδού		
Κοινωνικό-οικονομικοί και χωροταξικοί δείκτες	Περιβαλλοντικοί δείκτες	Δείκτες λειτουργίας οδικού δικτύου (Συγκοινωνιακοί)
Ωφελούμενος Πληθυσμός	Έκθεση Πληθυσμού σε Θόρυβο	Κυκλοφοριακός Φόρτος
Μέγεθος Αγοράς	Επιβάρυνση της Ατμόσφαιρας σε Ρύπους	Σύνθεση της Κυκλοφορίας
Εργατικό Δυναμικό	Συνοχή – Αποκοπή Οικισμών	Αριθμός Μετακινούμενων Προσώπων
Επίπεδο Ανάπτυξης και Ευημερίας	Ποιότητα Ατμόσφαιρας Σηράγγων	Χρόνος Διαδρομής ανά Οδικό Τμήμα
Επίπεδο Ανεργίας	Αποκατάσταση Τοπίου	Χρονοαπόσταση μεταξύ Πόλεων και Τερματικών Σταθμών
Προσπελάσιμα Μέσα Μεταφοράς	Αποκοπή Επικοινωνίας Φυσικών Περιοχών	Εμπορευματικές Μεταφορές
Προσπελάσιμες Αναπτυξιακές Ζώνες	Πιέσεις Μεταβολής Χρήσεων Γης	Διανυθέντα Οχηματοχιλιόμετρα
Προσπελάσιμοι Τόποι Τουριστικού Ενδιαφέροντος	Εγγύτητα σε Προστατευόμενες Περιοχές	Οδική Ασφάλεια
Μεταβολή Πληθυσμού ανά ΟΤΑ, Νομό και Περιφέρεια	Διασταυρώσεις με Επιφανειακά Νερά	Επίπεδο Εξυπηρέτησης
Μεταβολή Πληθυσμού Αστικών Κέντρων		Πυκνότητα Οδικού δικτύου
Ταξινόμηση Αστικών Κέντρων		Κυκλοφοριακός Φόρτος στο Εθνικό Δίκτυο
Πυκνότητα Πληθυσμού		Κίνηση στους Μεθοριακούς Σταθμούς
Τομεακή Σύνθεση ΑΠΑ		Συνδυασμένες Μεταφορές
Τομεακή Σύνθεση Απασχόλησης		Χαρακτηριστικά των Μετακινήσεων επί του Άξονα
Εξωτερικό Εμπόριο		Μετακινήσεις με Εναλλακτικά Μέσα
Μεταβολή Αστικής Γης		
Μεταβολή Βιομηχανικής και Εμπορικής γης		
Μεταβολή Αξίας Γης των Παρόδιων Οικοπέδων		
Εγκατάσταση Επιχειρήσεων		
Επιχειρηματικότητα		
Πηγή: Παρατηρητήριο Εγνατίας Οδού, 2013		

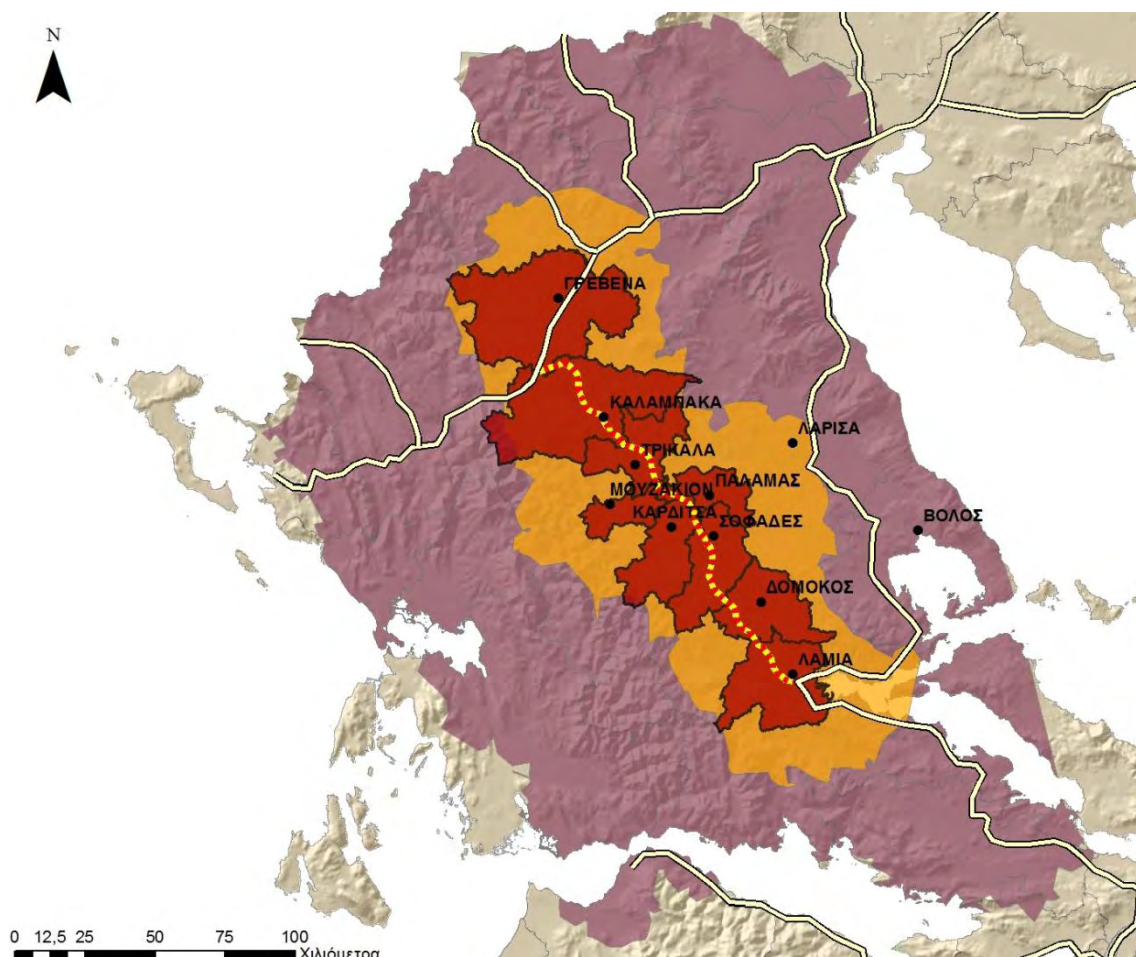
Οι ζώνες οι οποίες χρησιμοποιήθηκαν στην παρούσα εργασία είναι οι εξής:

Ζώνη I: οι περιφερειακές ενότητες διέλευσης.

Ζώνη II: οι περιφερειακές ενότητες που βρίσκονται σε απόσταση 50 χλμ (οδικώς) από τις έδρες των δήμων διέλευσης του E-65, απόσταση που εκφράζει μια περιοχή με δυνατότητα καθημερινών μετακινήσεων.

Ζώνη III: οι περιφερειακές ενότητες που βρίσκονται σε απόσταση 150 χλμ (οδικώς) από τις έδρες των δήμων διέλευσης. Η απόσταση αυτή εκφράζει μια ευρύτερη περιοχή με δυνατότητα συχνών μετακινήσεων και επομένως αυξημένες πιθανότητες λειτουργικών διασυνδέσεων. Οι ζώνες φαίνονται και στον παρακάτω χάρτη που δημιουργήθηκε στο λογισμικό arcgis:

Εικόνα 4: Ζώνες I,II και III του E-65



4.1 ΜΕΓΕΘΟΣ ΑΓΟΡΑΣ

Ο δείκτης καταγράφει το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ) των περιφερειακών ενοτήτων κάθε ζώνης. Εκφράζει το ΑΕΠ που είναι «προσπελάσιμο» από τον Ε-65, ως μια ένδειξη του μεγέθους της αγοράς η οποία κατά κάποιο ποσοστό ενοποιείται από τη λειτουργία της υποδομής και αποτελεί μια ποσοτική εκτίμηση της δυνητικής επίδρασης του Ε-65 στην οικονομία της περιοχής διέλευσης λόγω των επιδράσεων στην αύξηση της κινητικότητας των συντελεστών παραγωγής και στη βελτίωση της προσπελασιμότητας των αγορών.

Τα στοιχεία που μελετώνται στην παρούσα εργασία αφορούν το διάστημα 2004-2012 και προέρχονται από την ΕΣΥΕ. Το έτος 2012 ήταν το τελευταίο για το οποίο υπήρχαν διαθέσιμα στοιχεία κατά την περίοδο εκπόνησης της εργασίας. Λόγω της μεγάλης οικονομικής κρίσης που ξεκίνησε το 2008, η οχταετία χωρίστηκε σε δύο επιμέρους τετραετίες πριν και μετά την κρίση (2004-2008 και 2008-2012).

Όσον αφορά στη σύγκριση του ΑΕΠ μεταξύ διαφορετικών χρονικών περιόδων δεν είναι σωστό να γίνεται σε τρέχουσες τιμές αλλά σε σταθερές. Έτσι έγινε προσαρμογή στα στοιχεία του ΑΕΠ με αποπληθωριστή από στοιχεία της παγκόσμιας τράπεζας (world bank) με έτος βάση το 2010. Στους πίνακες που ακολουθούν βλέπουμε συγκεντρωτικά τα αποτελέσματα για όλες τις περιφερειακές ενότητες των ζωνών Ι, ΙΙ και ΙΙΙ.

Πίνακας 4.1: Μέγεθος αγοράς ζώνης ΙΙΙ (σε εκατομμύρια €-τρέχουσες τιμές)									
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
ΑΙΤΩΛ/ΝΙΑΣ	3.257	3.296	3.432	3.303	3.311	3.200	3.001	2.698	2.576
ΑΡΤΑΣ	917	957	991	973	947	940	930	835	774
ΑΧΑΪΑΣ	5.732	5.731	6.290	6.355	6.154	5.671	5.549	4.959	4.627
ΒΟΙΩΤΙΑΣ	3.274	3.210	3.228	3.100	3.007	3.013	2.760	2.630	2.440
ΓΡΕΒΕΝΩΝ	417	407	407	414	419	376	384	356	348
ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ	249	245	256	254	279	274	265	243	230
ΗΜΑΘΙΑΣ	2.117	2.159	2.238	2.272	2.248	2.147	1.923	1.853	1.676
ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	908	814	770	793	824	727	728	654	647
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	2.547	2.655	2.772	2.791	2.734	2.634	2.482	2.305	2.091
ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	1.529	1.461	1.419	1.470	1.466	1.449	1.340	1.205	1.106
ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ	637	647	678	702	701	673	636	610	579
ΚΟΖΑΝΗΣ	3.281	3.280	3.483	3.603	3.437	3.426	3.056	2.679	2.518

ΛΑΡΙΣΑΣ	5.274	5.076	5.299	5.422	5.381	5.093	4.707	4.226	4.004
ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	3.538	3.562	3.871	3.764	3.803	3.470	3.163	2.956	2.839
ΠΕΛΛΑΣ	1.966	1.952	1.970	2.207	2.190	2.038	1.924	1.772	1.736
ΠΙΕΡΙΑΣ	1.671	1.740	1.759	1.833	1.894	1.825	1.733	1.651	1.538
ΠΡΕΒΕΖΑΣ	833	809	851	874	862	839	834	791	713
ΤΡΙΚΑΛΩΝ	1.883	1.870	1.897	1.961	1.910	1.880	1.765	1.575	1.518
ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	2.940	3.028	2.895	2.951	2.989	2.805	2.681	2.441	2.359
ΦΛΩΡΙΝΑΣ	1.104	1.128	1.173	1.136	1.115	1.104	962	901	842
ΦΩΚΙΔΑΣ	642	621	625	628	646	618	573	507	479
ΣΥΝΟΛΟ ΕΛΛΑΔΟΣ	227.610	229.703	242.843	250.896	250.099	239.105	226.210	206.103	193.430
ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ	20%	19%	19%	19%	19%	18%	18%	18%	18%
Πηγή: ΕΣΥΕ, Παγκόσμια Τράπεζα, Ιδία επεξεργασία									

Πίνακας 4.2: Μεταβολή ΑΕΠ ζώνης ΙΙΙ (τρέχουσες τιμές)										
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚ Η ΕΝΟΤΗΤΑ	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009	2009 - 2010	2010 - 2011	2011 - 2012	2004 - 2008	2008 - 2012
ΑΙΤΩΛ/ΙΑΣ	1%	4%	-4%	0%	-3%	-6%	-10%	-5%	2%	-22%
ΑΡΤΑΣ	4%	3%	-2%	-3%	-1%	-1%	-10%	-7%	3%	-18%
ΑΧΑΪΑΣ	0%	10%	1%	-3%	-8%	-2%	-11%	-7%	7%	-25%
ΒΟΙΩΤΙΑΣ	-2%	1%	-4%	-3%	0%	-8%	-5%	-7%	-8%	-19%
ΓΡΕΒΕΝΩΝ	-2%	0%	2%	1%	-10%	2%	-7%	-2%	0%	-17%
ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ	-1%	4%	-1%	10%	-2%	-3%	-8%	-6%	12%	-18%
ΗΜΑΘΙΑΣ	2%	4%	2%	-1%	-4%	-10%	-4%	-10%	6%	-25%
ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	-10%	-5%	3%	4%	-12%	0%	-10%	-1%	-9%	-21%
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	4%	4%	1%	-2%	-4%	-6%	-7%	-9%	7%	-24%
ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	-4%	-3%	4%	0%	-1%	-8%	-10%	-8%	-4%	-25%
ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ	2%	5%	4%	0%	-4%	-5%	-4%	-5%	10%	-17%
ΚΟΖΑΝΗΣ	0%	6%	3%	-5%	0%	-11%	-12%	-6%	5%	-27%
ΛΑΡΙΣΑΣ	-4%	4%	2%	-1%	-5%	-8%	-10%	-5%	2%	-26%
ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	1%	9%	-3%	1%	-9%	-9%	-7%	-4%	7%	-25%
ΠΕΛΛΑΣ	-1%	1%	12%	-1%	-7%	-6%	-8%	-2%	11%	-21%
ΠΙΕΡΙΑΣ	4%	1%	4%	3%	-4%	-5%	-5%	-7%	13%	-19%
ΠΡΕΒΕΖΑΣ	-3%	5%	3%	-1%	-3%	-1%	-5%	-10%	4%	-17%
ΤΡΙΚΑΛΩΝ	-1%	1%	3%	-3%	-2%	-6%	-11%	-4%	1%	-21%
ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	3%	-4%	2%	1%	-6%	-4%	-9%	-3%	2%	-21%
ΦΛΩΡΙΝΑΣ	2%	4%	-3%	-2%	-1%	-13%	-6%	-7%	1%	-24%
ΦΩΚΙΔΑΣ	-3%	1%	0%	3%	-4%	-7%	-12%	-6%	1%	-26%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΛΛΑΔΟΣ	1%	6%	3%	0%	-4%	-5%	-9%	-6%	10%	-23%
ΖΩΝΗ ΙΙΙ Μ.Ο.	0%	3%	1%	0%	-4%	-6%	-8%	-6%	4%	-22%
ΖΩΝΗ Ι Μ.Ο	-1%	-1%	3%	0%	-5%	-4%	-9%	-4%	0%	-21%
ΖΩΝΗ ΙΙ Μ.Ο	-2%	1%	2%	0%	-4%	-6%	-10%	-5%	1%	-23%
Πηγή: ΕΣΥΕ, Παγκόσμια Τράπεζα, Ιδία επεξεργασία										

Στους παραπάνω πίνακες παρατηρούμε ότι το συνολικό ΑΕΠ που παρήχθη το 2004 στις περιφερειακές ενότητες της ζώνης ΙΙΙ αντιστοιχούσε στο 20% του συνολικού ΑΕΠ της χώρας. Το ποσοστό αυτό σταδιακά φθίνει και φτάνει στο 18% το 2012.

Την μεγαλύτερη συμμετοχή στο ΑΕΠ της περιοχής την έχει η Π.Ε Αχαΐας και ακολουθείται από την Λάρισα, τη Μαγνησία, την Κοζάνη και τη Βοιωτία. Τη μικρότερη οι Π.Ε Ευρυτανίας, Φωκίδας, Καστοριάς και Γρεβενών.

Στην περίοδο πριν την κρίση η αύξηση του ΑΕΠ ανέρχεται σε 4%, σε αντίθεση με το 10% της χώρας, ενώ την περίοδο μετά το 2008 η μείωση είναι σχεδόν όσο της συνολικής του ΑΕΠ (22% έναντι 23%). Την μεγαλύτερη αύξηση προ κρίσης παρουσιάζει η Ευρυτανία και η Πιερία, την μικρότερη τα Γρεβενά, ενώ μετά την κρίση τη μεγαλύτερη μείωση δέχεται η Φωκίδα και την μικρότερη τα Γρεβενά, η Καστοριά και η Πρέβεζα. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι την τετραετία προ κρίσης υπήρξε μείωση στο ΑΕΠ σε κάποιες περιφερειακές ενότητες, της Καρδίτσας, της Βοιωτίας και της Θεσπρωτίας.

4.2 ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΕΥΗΜΕΡΙΑΣ

Το κατά κεφαλή Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (κκΑΕΠ) αποτελεί βασική συνιστώσα του επιπέδου ανάπτυξης και ευημερίας μιας περιοχής. Είδαμε πριν το συνολικό ΑΕΠ κάθε περιφερειακής ενότητας της ζώνης ΙΙΙ, όμως ήταν ένα μέτρο μέτρησης του μεγέθους της αγοράς και όχι του επιπέδου ευημερίας μιας περιοχής.

Παρατηρούμε στον επόμενο πίνακα το κατά κεφαλή ΑΕΠ των περιφερειακών ενοτήτων της ζώνης ΙΙΙ. Περιοχές που έχουν υψηλές τιμές κοντά στην τιμή για το σύνολο της χώρας είναι η Φλώρινα, η Πρέβεζα και η Καρδίτσα. Στον αντίποδα, περιοχές με τα μικρότερα κκΑΕΠ της περιοχής είναι η Κοζάνη, η Φωκίδα, τα Γρεβενά, η Πέλλα, η Πιερία και η Μαγνησία.

Πίνακας 4.2.1: κατά κεφαλή ΑΕΠ - τρέχουσες τιμές									
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
ΑΙΤΩΛ/ΝΙΑΣ	14.970	15.576	16.224	16.257	15.856	15.231	14.349	13.317	12.072
ΑΡΤΑΣ	17.279	17.331	18.756	18.162	18.299	16.680	15.217	14.215	13.654
ΑΧΑΪΑΣ	14.288	13.829	14.511	14.881	14.633	14.233	14.149	13.327	11.892
ΒΟΙΩΤΙΑΣ	14.745	14.961	15.625	15.089	15.188	14.760	13.939	12.645	12.194
ΓΡΕΒΕΝΩΝ	12.960	12.670	12.710	12.982	13.175	11.863	12.142	11.073	10.590
ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ	18.092	18.072	19.829	20.007	19.357	17.854	17.543	15.841	14.980
ΗΜΑΘΙΑΣ	20.587	20.707	21.823	22.476	22.357	21.373	20.282	18.529	17.437
ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	14.165	14.011	14.165	14.610	14.224	14.003	13.170	11.776	11.389
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	14.908	15.130	15.602	15.787	15.601	14.906	13.386	12.874	11.592
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	12.412	13.046	13.581	13.411	13.145	13.164	13.160	11.955	11.236
ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	21.088	21.548	22.425	21.693	21.272	21.127	18.495	17.363	16.268
ΚΟΖΑΝΗΣ	12.178	12.410	13.055	13.560	13.581	13.074	12.454	12.024	11.481
ΛΑΡΙΣΑΣ	16.322	15.943	16.590	16.739	16.665	15.801	14.637	13.327	12.706
ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	12.583	12.082	11.783	12.280	12.340	12.294	11.482	10.404	9.613
ΠΕΛΛΑΣ	13.695	13.561	13.658	15.293	15.179	14.166	13.457	12.389	12.081
ΠΙΕΡΙΑΣ	13.637	14.044	14.042	14.489	14.847	14.220	13.453	12.729	11.775
ΠΡΕΒΕΖΑΣ	20.691	18.488	17.407	17.881	18.534	16.309	16.312	14.524	14.231
ΤΡΙΚΑΛΩΝ	18.205	17.454	18.154	18.532	18.379	17.416	16.162	14.573	13.863
ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	18.136	18.651	17.793	18.112	18.341	17.218	16.474	14.977	14.443
ΦΛΩΡΙΝΑΣ	21.061	21.085	22.425	23.242	22.250	22.310	20.065	17.680	16.681
ΦΩΚΙΔΑΣ	11.651	11.549	12.143	12.103	13.358	13.185	12.783	11.844	11.306
ΣΥΝΟΛΟ ΕΛΛΑΔΟΣ	20.587	20.707	21.823	22.476	22.357	21.373	20.282	18.529	17.437
ΖΩΝΗ ΙΙΙ	15.888	15.817	16.300	16.552	16.504	15.771	14.910	13.685	12.928
Πηγή: ΕΣΥΕ, Ιδία επεξεργασία									

Στον πίνακα με τις μεταβολές έχουμε τους ρυθμούς μεταβολής για τα έτη 2004 έως και 2012 και συνολικά για τις δύο περιόδους προ και μετά την κρίση – 2004-2008 και 2008-2012. Αξιοσημείωτες είναι κάποιες αρνητικές μεταβολές την περίοδο προ κρίσης όπως της Θεσπρωτίας που μειώνεται από το 2006 και μετά, των Ιωαννίνων στα οποία έχουμε μείωση του κκΑΕΠ την διετία 2004-2006, της Πέλλας την ίδια περίοδο επίσης με μεγάλη μείωση και τέλος στο σύνολο της χώρας έχουμε μείωση το έτος 2005-2006.

Όσον αφορά στις δύο περιόδους, την πρώτη πριν την κρίση έχουμε μείωση μεγάλη στην Πέλλα και την Φλώρινα (-10%) και μικρότερη (-2%) στα Ιωάννινα. Μεγαλύτερη αύξηση σημειώνει η Φωκίδα (15%), η Ευρυτανία (12%) και η Αχαΐα (11%). Η ζώνη ΙΙΙ κινείται σε ποσοστά σχεδόν ίδια με το σύνολο της χώρας ενώ οι ζώνες Ι και ΙΙ σημειώνουν μεγαλύτερη της χώρας αύξηση την περίοδο 2004-2008.

Πίνακας 4.2.2: Μεταβολή κατά κεφαλή ΑΕΠ										
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ	2004-2005	2005-2006	2006-2007	2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2004-2008	2008-2012
ΑΙΤΩΛ/ΝΙΑΣ	1%	5%	3%	-1%	-4%	-5%	-9%	-6%	9%	-22%
ΑΡΤΑΣ	1%	3%	1%	-1%	-4%	-10%	-4%	-10%	5%	-26%
ΑΧΑΪΑΣ	-1%	1%	12%	-1%	-7%	-5%	-8%	-2%	11%	-20%
ΒΟΙΩΤΙΑΣ	3%	0%	3%	2%	-4%	-5%	-5%	-7%	9%	-21%
ΓΡΕΒΕΝΩΝ	-2%	0%	2%	1%	-10%	2%	-9%	-4%	2%	-20%
ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ	2%	5%	4%	0%	-4%	-5%	-3%	-5%	12%	-15%
ΗΜΑΘΙΑΣ	0%	6%	4%	-4%	0%	-10%	-12%	-6%	6%	-25%
ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	2%	4%	-3%	-2%	-1%	-12%	-6%	-6%	1%	-24%
ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ	-2%	4%	1%	0%	-5%	-7%	-9%	-5%	2%	-24%
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	-4%	-2%	4%	0%	0%	-7%	-9%	-8%	-2%	-22%
ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	-4%	4%	2%	-1%	-5%	-7%	-10%	-5%	1%	-25%
ΚΟΖΑΝΗΣ	0%	8%	-3%	1%	-9%	-9%	-7%	-4%	6%	-25%
ΛΑΡΙΣΑΣ	-1%	1%	3%	-3%	-2%	-6%	-11%	-3%	0%	-20%
ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	5%	4%	-1%	-2%	0%	0%	-9%	-6%	6%	-15%
ΠΕΛΛΑΣ	-11%	-6%	3%	4%	-12%	0%	-11%	-2%	-10%	-23%
ΠΕΡΙΑΣ	4%	4%	0%	-2%	-4%	-6%	-7%	-9%	6%	-24%
ΠΡΕΒΕΖΑΣ	-3%	5%	3%	-2%	-3%	-1%	-6%	-11%	2%	-19%
ΤΡΙΚΑΛΩΝ	1%	4%	-3%	1%	-3%	-6%	-9%	-4%	3%	-20%
ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	0%	10%	1%	-3%	-8%	-2%	-10%	-5%	7%	-23%
ΦΛΩΡΙΝΑΣ	-2%	0%	-4%	-3%	0%	-9%	-6%	-9%	-10%	-21%
ΦΩΚΙΔΑΣ	-1%	5%	0%	10%	-1%	-3%	-7%	-5%	15%	-15%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΛΛΑΔΟΣ	3%	-5%	2%	1%	-6%	-4%	-9%	-4%	1%	-21%
ΖΩΝΗ Ι	0%	6%	0%	3%	-5%	-6%	-7%	-4%	9%	-20%
ΖΩΝΗ ΙΙ	0%	3%	2%	1%	-4%	-6%	-8%	-5%	6%	-21%
ΖΩΝΗ ΙΙΙ	0%	3%	1%	0%	-4%	-5%	-8%	-6%	3%	-21%
Πηγή: ΕΣΥΕ, Ιδία επεξεργασία										

4.3 ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΝΕΡΓΙΑΣ

Το επίπεδο ανεργίας αποτελεί κρίσιμη παράμετρο για την εκτίμηση του βαθμού κοινωνικής συνοχής μιας περιοχής. Σημειώνεται ότι για τις περιφερειακές ενότητες με πληθυσμό μικρότερο των 50.000 δε δίνονται εκτιμήσεις από την ΕΣΥΕ λόγω του μεγάλου δειγματοληπτικού σφάλματος.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρατηρούμε ότι την περίοδο πριν την κρίση (2005-2008) έχουμε σε όλες τις περιφερειακές ενότητες της ζώνης ΙΙΙ μείωση της ανεργίας εκτός από την Φωκίδα στην οποία έχουμε αύξηση. Τα μικρότερα ποσοστά καταγράφονται στην Φθιώτιδα και στην Καρδίτσα, ποσοστά που είναι και χαμηλότερα του συνόλου της χώρας. Τα υψηλότερα ποσοστά έχουν η Άρτα, η Ημαθία, η Κοζάνη και η Φλώρινα.

Την περίοδο 2005-2008 τη μεγαλύτερη μείωση παρουσίασε η περιφερειακή ενότητα Φλώρινας, ακολουθούμενη από την Ημαθία και τη Μαγνησία. Η ζώνη Ι είχε τη μεγαλύτερη μείωση (33%) ακολουθούμενη από τη ζώνη ΙΙΙ (23%) και τη ζώνη ΙΙ (11%) όταν η μείωση της χώρας ήταν στο 23%. Αντίθετα, την περίοδο 2008-2013 έχουμε εκτίναξη των ποσοστών ανεργίας. Ενδεικτικά στη Φθιώτιδα έχουμε αύξηση που αγγίζει το 924%. Στις περιφερειακές ενότητες της ζώνης Ι έχουμε αύξηση της ανεργίας 460% και στις άλλες δύο ζώνες κοντά στο 200%. Στο σύνολο της χώρας η ανεργία αυξήθηκε κατά 259% για την ίδια περίοδο.

Πίνακας 4.3: Ανεργία (%) και μεταβολή της											
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2005-2008	2008-2013
ΑΙΤΩΛ/ΝΙΑΣ	11	9,2	10,3	9,1	9,2	11,7	18,4	29,1	25,5	-17%	180%
ΑΡΤΑΣ	16,2	10,7	12,7	10,9	11,9	12,9	19,2	29,8	34,8	-33%	219%
ΑΧΑΪΑΣ	11,5	10,7	9,6	10,2	10,2	13,5	19,3	29,3	37,6	-11%	269%
ΒΟΙΩΤΙΑΣ	13,7	10,9	11,1	10	12,8	12,0	16,3	24,7	23,8	-27%	138%
ΓΡΕΒΕΝΩΝ											
ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ											
ΗΜΑΘΙΑΣ	20,6	15,1	12,9	9,2	7,9	11,3	14,5	20,1	27,4	-55%	198%
ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ											
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	10,6	8,9	8,8	8,5	11,3	14,9	21,8	28,7	32,1	-20%	278%
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	10,6	9,3	8,6	9,8	11,4	11,4	16,1	23,4	28,7	-8%	193%
ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	9,3	5,8	6,6	6,5	7,1	11,2	10,6	15,9	23,9	-30%	268%
ΚΟΖΑΝΗΣ	13,1	12,2	11,8	12,8	12,3	14,3	21,6	32,5	35,0	-2%	173%
ΛΑΡΙΣΑΣ	10,4	9	9,5	9,7	10,5	13,1	15,4	20,2	22,1	-7%	128%
ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	8,5	7,8	5,9	8,1	9,6	13,4	22,9	33,3	37,4	-5%	362%
ΠΕΛΛΑΣ	11	9,3	8,9	6,2	6,7	8,9	15,0	22,6	25,9	-44%	318%
ΠΙΕΡΙΑΣ	8,2	8,1	9,2	10	9,4	13,6	22,7	25,0	29,0	22%	190%
ΠΡΕΒΕΖΑΣ	9,4	11,7	13,7	11,6	10,6	13,5	12,8	12,9	20,4	23%	76%
ΤΡΙΚΑΛΩΝ	8,7	8,8	7,3	7,1	7,8	8,7	16,3	18,6	20,4	-18%	187%
ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	5,8	6	4,4	2,9	4,4	8,2	15,9	27,3	29,7	-50%	924%
ΦΛΩΡΙΝΑΣ	22,3	15,2	15,5	8,5	11,2	16,4	26,8	24,5	21,4	-62%	152%
ΦΩΚΙΔΑΣ	13,1	9,3	15,5	14,6	14,0	8,1	11,3	22,3	30,2	11%	107%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΛΛΑΔΟΣ	9,9	8,9	8,3	7,6	9,5	12,5	17,7	24,2	27,3	-23%	259%
ΖΩΝΗ Ι	7,9	6,9	6,1	5,5	6,4	9,4	14,3	20,6	24,7	-33%	460%
ΖΩΝΗ ΙΙ	10,1	8,5	9,2	8,9	9,4	10,6	15,2	22,8	26,9	-11%	201%
ΖΩΝΗ ΙΙΙ	11,9	9,9	10,1	9,2	9,9	12,1	17,6	24,5	28,1	-23%	205%
Πηγή: ΕΣΥΕ, Ιδία επεξεργασία											

4.4 ΠΡΟΣΙΤΟΤΗΤΑ

Η συσχέτιση του άμεσου και έμμεσου δυναμικού μιας περιοχής – στην προκειμένη περίπτωση των τριάντα εννέα ηπειρωτικών νομών – με την απόσταση μεταξύ των νομών αποτελεί μια εναλλακτική έκφραση της προσιτότητας.

Οι σχέσεις που χρησιμοποιήθηκαν για τον υπολογισμό της προσιτότητας για το άμεσο πληθυσμιακό δυναμικό (PTr) καθώς και για το έμμεσο (PPr) είναι οι εξής:

$$(α) PPr = \sum_{s=1}^{38} \frac{Ms}{Drs}$$

$$(β) PTr = (Mr / Drr) + PPr$$

Όπου: Ms ο πληθυσμός του νομού s και Drs η απόσταση μεταξύ των νομών s και r.

Ακολουθεί ο πίνακας του άμεσου και του έμμεσου δυναμικού καθώς και της μεταβολής των. Παρατηρούμε ότι από τις τέσσερις περιφερειακές ενότητες διέλευσης του E-65 οι τρεις αυξάνουν αρκετά το έμμεσο δυναμικό τους: τα Γρεβενά, η Καρδίτσα και τα Τρίκαλα. Οι τρεις αυτές περιοχές ήταν και σχετικά αποκομμένες σε σχέση με τη Φθιώτιδα που είχε καλύτερη προσιτότητα λόγω και της εγγύτητας της με τον αυτοκινητόδρομο ΠΑΘΕ.

Πίνακας 4.4.1: Άμεσο και Έμμεσο Δυναμικό								
	Άμεσο Δυναμικό				Έμμεσο Δυναμικό			
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	PTr 2001	PTr 2020	ΔΡ	ΔΡ(%)	PPr 2001	PPr 2020	ΔΡ	ΔΡ(%)
ΑΙΤΩΛ/ΝΙΑΣ	67,74	76,79	9,05	13,4%	52,81	61,99	9,18	17,4%
ΑΤΤΙΚΗΣ	180,83	216,17	35,34	19,5%	30,35	34,65	4,30	14,2%
ΑΡΓΟΛΙΔΑΣ	58,29	67,86	9,57	16,4%	51,23	59,93	8,70	17,0%
ΑΡΚΑΔΙΑΣ	70,85	81,60	10,75	15,2%	64,05	75,13	11,08	17,3%
ΑΡΤΑΣ	55,99	64,57	8,58	15,3%	50,79	59,44	8,65	17,0%
ΑΧΑΪΑΣ	71,88	84,35	12,47	17,3%	71,88	84,35	12,47	17,3%
ΒΟΙΩΤΙΑΣ	86,66	102,23	15,57	18,0%	86,66	102,23	15,57	18,0%
ΓΡΕΒΕΝΩΝ	52,95	63,91	10,96	20,7%	50,42	61,24	10,82	21,5%
ΔΡΑΜΑΣ	49,07	56,32	7,25	14,8%	52,14	48,79	-3,35	-6,4%
ΕΒΡΟΥ	39,59	44,77	5,18	13,1%	29,66	34,37	4,71	15,9%
ΕΥΒΟΙΑΣ	101,72	120,05	18,33	18,0%	87,39	103,78	16,39	18,8%
ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ	59,03	68,76	9,73	16,5%	56,90	66,43	9,53	16,7%
ΗΛΕΙΑΣ	55,47	63,83	8,36	15,1%	42,60	49,57	6,97	16,4%
ΗΜΑΘΙΑΣ	68,30	80,01	11,71	17,1%	58,70	69,15	10,45	17,8%
ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	43,19	51,16	7,97	18,5%	40,12	47,83	7,71	19,2%
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	98,25	119,71	21,46	21,8%	45,35	51,61	6,26	13,8%
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	58,37	69,23	10,86	18,6%	47,04	56,03	8,99	19,1%
ΚΑΒΑΛΑΣ	53,36	61,02	7,66	14,4%	43,09	50,22	7,13	16,5%
ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	60,23	72,26	12,03	20,0%	51,57	63,80	12,23	23,7%
ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ	50,19	59,65	9,46	18,8%	46,66	55,71	9,05	19,4%
ΚΙΑΚΙΣ	58,74	68,96	10,22	17,4%	52,80	62,70	9,90	18,8%
ΚΟΖΑΝΗΣ	62,01	73,31	11,30	18,2%	51,67	61,91	10,24	19,8%
ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	92,79	109,71	16,92	18,2%	82,46	97,11	14,65	17,8%
ΛΑΚΩΝΙΑΣ	57,02	65,67	8,65	15,2%	50,55	58,87	8,32	16,5%
ΛΑΡΙΣΑΣ	77,22	89,77	12,55	16,3%	58,62	68,91	10,29	17,6%
ΛΕΥΚΑΔΑΣ	29,20	34,04	4,84	16,6%	27,73	32,64	4,91	17,7%
ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	68,59	81,23	12,64	18,4%	54,79	63,63	8,84	16,1%
ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	59,70	67,92	8,22	13,8%	47,90	55,99	8,09	16,9%
ΞΑΝΘΗΣ	44,53	51,19	6,66	15,0%	37,73	43,46	5,73	15,2%
ΠΕΛΛΑΣ	65,50	77,04	11,54	17,6%	55,76	66,37	10,61	19,0%
ΠΕΡΙΑΣ	76,08	90,46	14,38	18,9%	67,42	79,73	12,31	18,3%
ΠΡΕΒΕΖΑΣ	47,27	57,01	9,74	20,6%	45,93	52,88	6,95	15,1%
ΡΟΔΟΠΗΣ	40,91	46,33	5,42	13,2%	33,51	38,80	5,29	15,8%
ΣΕΡΡΩΝ	63,45	72,68	9,23	14,5%	50,05	59,35	9,30	18,6%
ΤΡΙΚΑΛΩΝ	58,15	69,29	11,14	19,2%	48,95	60,29	11,34	23,2%
ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	74,19	86,44	12,25	16,5%	62,26	73,44	11,18	18,0%
ΦΛΩΡΙΝΑΣ	43,32	50,19	6,87	15,9%	39,66	46,52	6,86	17,3%
ΦΩΚΙΔΑΣ	57,93	67,78	9,85	17,0%	54,73	64,25	9,52	17,4%
ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	56,26	67,10	10,84	19,3%	49,26	58,30	9,04	18,4%
Πηγή: ΕΣΥΕ, Πολύζος, Ιδία επεξεργασία								

Σύμφωνα και με τους χάρτες (παράρτημα), η προσιτότητα των νομών της Ελλάδος επαληθεύει το «αναπτυξιακό s». Τα σημαντικότερα οδικά έργα της χώρας ο ΠΑΘΕ κυρίως, αλλά και η Εγνατία, είναι τα κύρια αίτια της ενίσχυσης του ανατολικού μέρους της ηπειρωτικής χώρας έναντι του δυτικού.

Παρατηρώντας όμως τις μεταβολές της προσιτότητας γίνονται αισθητές οι επιπτώσεις του E-65 στην προσιτότητα των περιοχών διέλευσης οι οποίες στο μεγαλύτερο κομμάτι τους ήταν σχετικά απομονωμένες, όπως επίσης και σε περιοχές του δυτικού κορμού της χώρας.

Επίσης, στον παρακάτω πίνακα, η συσχέτιση μεταξύ της προσιτότητας και του κκΑΕΠ κατά Pearson παρατηρούμε ότι υπάρχει πολύ ισχυρή και τέλεια γραμμική συσχέτιση σε κάποιες περιπτώσεις. Η προσιτότητα αυτή αυξάνεται όσο περνάνε τα χρόνια και από το 2010 και μετά τείνει στο 1. Αυτό πιθανότατα συμβαίνει διότι με την ταυτόχρονη κατακόρυφη μείωση του ΑΕΠ της χώρας, οι ανισότητες μεταξύ των περιοχών της χώρας αμβλύνονται, οπότε υπάρχει τέλεια συσχέτιση με το συνολικό δυναμικό των περιοχών.

Πίνακας 4.4.2: Συσχέτιση (Pearson) προσιτότητας και κκΑΕΠ										
		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Συνολικό Δυναμικό	2001	0,92	0,95	0,96	0,97	0,96	0,98	0,99	1,00	0,99
	2020	0,93	0,95	0,96	0,97	0,97	0,98	0,98	0,99	1,00
Πηγή: Πολύζος, Ιδία επεξεργασία										

4.5 ΣΥΝΘΕΤΟΣ ΔΕΙΚΤΗΣ ΕΥΗΜΕΡΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Τα αποτελέσματα του συγκεκριμένου δείκτη είναι έργο των κ. Πετράκου και κ. Ψυχάρη. Σκοπός του συγκεκριμένου δείκτη είναι να συνθέσει όλους τους παράγοντες που επηρεάζουν την αναπτυξιακή φυσιογνωμία των περιφερειών και των περιφερειακών ενοτήτων της Ελλάδος.

Ο ΣΔΕΑ είναι ο μέσος όρος των τυποποιημένων τιμών των επιμέρους δεικτών. Συγκεκριμένα:

$$\Sigma \Delta E A_i = \Sigma i(X_i) / N_i$$

Όπου X_i η τυποποιημένη τιμή της μεταβλητής x_i η οποία προκύπτει από τον τύπο:

$$X_i = 100[X_i - X_{\min}] - [X_{\max} - X_{\min}]$$

Η τυποποίηση είναι αναγκαία ώστε όλες οι μεταβλητές να λαμβάνουν τιμές στο διάστημα (0,100) ώστε να είναι αθροίσιμες.

Πίνακας 4.5.1: Μεταβλητές Δείκτη ΣΔΕΑ			
1	ΑΕΠ _{κκ}	13	Ποσοστό απασχολούμενου πληθυσμού
2	ΑΕΠ _{κκ} (διορθωμένο)	14	Πυκνότητα κατοίκησης
3	Ποσοστό ΑΕΠ 2γενούς	15	Μεταβολή πληθυσμού
4	Ποσοστό ΑΕΠ 3γενούς	16	Ποσοστό αστικού πληθυσμού
5	Ποσοστό ΑΕΠ 2γενούς (διορθωμένο)	17	Όγκος σε χιλ. κ.μ νέων κατοικιών ανά 10.000 κατοίκους
6	Ποσοστό ΑΕΠ 3γενούς (διορθωμένο)	18	Κλίνες ξενοδοχείων ανά 1.000 κατοίκους
7	Δηλωθέν εισόδημα κκ	19	Εισητήρια σε αρχ.χώρους και μουσεία
8	Αποταμιεύσεις κκ	20	Δείκτης κεντρικότητας
9	Οικιακή χρήση ρεύματος κκ	21	Αριθμός εκπαιδευτηρίων ανά 10.000 μαθητές
10	Επιβατικά αυτοκίνητα ΙΧ σε κυκλοφορία ανά 100 κατοίκους	22	Αριθμός κλινών θεραπευτηρίων ανά 10.000 κατοίκους
11	Κύριες τηλεφ/κές συνδέσεις ανά 100 κατοίκους	23	Βιομηχανική χρήση ρεύματος κκ
12	Ποσοστό εργατικού δυναμικού	24	Απόφοιτοι τριτοβάθμιας εκπαίδευσης ανά 1.000 κατοίκους
Πηγή: Πετράκος, Ψυχάρης (2003)			

Αν και αποτελέσματα του δείκτη από μόνα τους μπορούν να παρουσιάσουν σε πραγματικά πλαίσια την ανάπτυξη των περιοχών της χώρας, στην παρούσα εργασία θα προσπαθήσουμε να δούμε αν υπάρχει συσχέτιση με την προσιτότητα ώστε να ενσωματώνεται και η έννοια του χώρο-χρόνου.

Πίνακας 4.5.2: ΣΔΕΑ 2004-2010							
Περιφερειακή Ενότητα	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Αιτωλ/νία	20,98	21,00	21,58	23,46	24,87	24,34	22,88
Αργολίδα	36,81	36,70	35,80	36,33	38,44	39,65	36,38
Αρκαδία	31,16	31,20	31,34	33,20	34,81	34,46	34,76
Άρτα	27,58	27,40	27,11	29,11	27,79	27,26	28,56
Αττική	63,63	63,60	64,29	66,15	66,27	67,00	66,21
Αχαΐα	31,73	31,80	31,85	34,25	35,22	34,24	33,53
Βοιωτία	36,92	37,20	37,39	38,09	38,34	36,67	36,90
Γρεβενά	24,92	25,20	25,36	24,59	24,56	25,12	24,18
Δράμα	23,27	23,50	23,19	25,55	26,62	25,33	25,37
Έβρος	27,72	27,70	28,09	29,95	31,10	30,40	29,89
Εύβοια	31,85	31,90	33,07	35,43	37,13	36,27	33,52
Ευρυτανία	24,20	24,60	23,12	24,05	21,32	21,41	21,25
Ηλεία	17,11	17,10	15,86	17,91	19,56	19,60	18,42
Ημαθία	27,10	27,10	26,98	28,43	29,43	28,58	28,27
Θεσπρωτία	26,25	26,00	25,53	27,67	28,82	28,86	27,41
Θεσσαλονίκη	46,81	46,80	47,17	48,49	50,17	48,14	48,24
Ιωάννινα	33,75	33,60	33,11	35,67	34,88	33,78	34,38
Καβάλα	31,36	31,50	31,67	33,24	35,74	34,56	33,61
Καρδίτσα	21,96	22,00	22,74	23,29	24,59	24,40	23,79
Καστορία	23,57	23,50	23,21	24,77	25,30	25,08	25,39
Κιλκίς	21,47	21,30	22,55	23,73	24,64	23,82	23,29
Κοζάνη	28,96	28,90	29,55	32,54	34,68	33,26	33,29
Κορινθία	36,94	37,00	38,88	39,48	40,15	38,44	36,56
Λακωνία	26,49	26,20	26,25	28,77	29,62	29,10	27,86
Λάρισα	32,44	32,50	34,13	34,85	36,05	35,39	34,86
Λευκάδα	31,35	31,00	34,15	37,60	41,00	40,66	39,75
Μαγνησία	35,85	36,10	36,92	38,64	40,14	38,45	39,18
Μεσσηνία	25,94	26,00	26,61	27,67	29,74	29,03	27,56
Ξάνθη	24,47	24,20	25,64	26,47	26,95	26,49	25,59
Πέλλα	22,14	22,10	22,23	24,20	25,08	24,88	24,13
Πιερία	29,04	29,20	29,46	31,24	33,28	32,41	31,39
Πρέβεζα	27,11	27,00	25,62	26,55	27,79	27,60	27,54
Ροδόπη	24,12	23,90	24,37	25,37	25,92	25,57	23,97
Σέρρες	20,70	20,80	21,05	21,77	22,73	22,06	22,08
Τρίκαλα	27,20	27,20	27,62	28,96	30,88	30,41	30,24
Φθιώτιδα	30,82	31,00	30,02	30,38	31,44	29,98	30,55
Φλώρινα	21,07	20,80	21,30	22,99	26,16	25,57	23,63
Φωκίδα	26,20	26,50	29,52	29,90	30,74	31,30	29,12
Χαλκιδική	31,60	31,60	34,12	35,61	38,37	36,84	36,03
Πηγή: Καλλιώρας (2016)							

Στον παραπάνω πίνακα διακρίνεται μετά το 2008 και την αρχή της κρίσης μια στασιμότητα και εντέλει μείωση του ΣΔΕΑ στις περισσότερες περιοχές το 2009 και το 2010. Βέβαια ο ΣΔΕΑ δεν ήταν διαθέσιμος για έτη μεταγενέστερα το 2010 οπότε δεν είναι δυνατό να έχουμε πλήρη αποτύπωση της επίπτωσης της κρίσης στον δείκτη.

Πίνακας 4.5.3: Συσχέτιση ΣΔΕΑ και πληθυσμιακού δυναμικού								
		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Έμμεσο Δυναμικό	2001	0,05	0,06	0,06	0,04	0,02	-0,01	-0,01
	2020	0,04	0,05	0,05	0,03	0,02	-0,01	-0,02
Άμεσο Δυναμικό	2001	0,79	0,79	0,78	0,77	0,74	0,74	0,74
	2020	0,80	0,80	0,79	0,78	0,74	0,75	0,75
Συνολικό Δυναμικό	2001	0,64	0,64	0,63	0,62	0,58	0,57	0,57
	2020	0,64	0,35	0,48	0,44	0,41	0,39	0,45
Πηγή: Καλλιώρας, Πολύζος, Ιδία επεξεργασία								

Στον πίνακα 4.5.3 παρουσιάζονται οι συσχετίσεις Pearson για το έμμεσο, άμεσο και συνολικό δυναμικό με τον ΣΔΕΑ. Με το έμμεσο δυναμικό δεν υπάρχει καμία συσχέτιση, γεγονός αναμενόμενο βέβαια διότι το έμμεσο δυναμικό δείχνει τον πληθυσμό ο οποίος είναι προσεγγίσιμος από την κάθε περιφερειακή ενότητα. Ισχυρή συσχέτιση υπάρχει με το άμεσο δυναμικό, το οποίο είναι μια εναλλακτική έκφραση του πληθυσμού, η οποία φθίνει γεγονός που οφείλεται στην μείωση του ΣΔΕΑ.

5. ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Τα τελευταία χρόνια στα πλαίσια της ΕΕ, ο σχεδιασμός και οι πολιτικές για τα δίκτυα μεταφορών εντάσσονται σε ένα συνολικό στρατηγικό σχεδιασμό του ευρωπαϊκού χώρου. Οι βασικοί λόγοι για τον συνολικό σχεδιασμό αυτό είναι η βελτίωση της οικονομικής συνοχής και ανάπτυξης των χωρών μελών. Για να αξιοποιήσει όμως το κάθε κράτος – μέλος τις θετικές επιπτώσεις αυτές θα πρέπει να διαθέτει και από μέρους του έναν συνολικό σχεδιασμό. Στην Ελλάδα πράγματι έχουν σχεδιαστεί και βρίσκονται στη φάση κατασκευής αρκετά έργα οδικών υποδομών που θα αμβλύνουν το χάσμα προσιτότητας που υπήρχε ανάμεσα σε ανεπτυγμένες περιοχές και τις λιγότερο ανεπτυγμένες. Αντικείμενο ουσιαστικής συζήτησης όμως θα πρέπει να γίνει και για τις αναμενόμενες χωρικές επιπτώσεις των έργων στις ευρύτερες περιοχές διέλευσης σε διάφορους τομείς όπως περιβάλλον, ποιότητα ζωής αλλά και χωροταξικής οργάνωσης.

Έργο της παρούσας εργασίας ήταν να προσπαθήσει να εντοπίσει την επίδραση της τρέχουσας οικονομικής κρίσης στις χωρικές επιπτώσεις του αυτοκινητοδρόμου κεντρικής Ελλάδος E-65 ώστε να διαφοροποιηθεί κατά κάποιο τρόπο από άλλες παρόμοιους αντικείμενου. Στα πλαίσια αξιολογήσεων, όταν το έργο έχει ολοκληρωθεί και λειτουργεί, για μια ολοκληρωμένη διερεύνηση των χωρικών επιπτώσεων των μεταφορικών υποδομών απαιτείται συστηματική παρακολούθηση, συνεχής συλλογή πολυποίκιλων στοιχείων ώστε να χρησιμοποιηθούν για τον υπολογισμό δεικτών. Στην ex – ante αξιολόγηση – όπως της παρούσας εργασίας – δεν υπάρχει το πλεονέκτημα της παρακολούθησης των επιπτώσεων αλλά γίνεται εκτίμηση. Πόσο μάλλον όταν η οικονομική κρίση που διανύουμε βρίσκεται σε εξέλιξη και το γεγονός αυτό δυσχεραίνει και τη συλλογή στοιχείων και την διεξαγωγή συμπερασμάτων.

Η ανάλυση της περιοχής έδειξε ότι μπορεί να υποστηρίξει και να επωφεληθεί αρκετά από την κατασκευή μιας τόσο ισχυρής αναπτυξιακά υποδομής. Συνολικά όμως η κρίση δείχνει να επηρεάζει σε σημαντικό ίσως βαθμό τις χωρικές επιπτώσεις στις γύρω περιοχές. Όσο και αν επωφεληθεί η περιοχή από την κατασκευή του άξονα, όσο κι αν αυξηθεί η ελκυστικότητα, η οικονομική συγκυρία είναι αρνητική και «φρενάρει» κατά κάποιο τρόπο τις θετικές μεταβολές. Για παράδειγμα έχουμε μείωση του μεταφορικού κόστους και αυτό λειτουργεί ευεργετικά για τις επιχειρήσεις οι οποίες μπορούν να διαθέσουν τα προϊόντα τους σε μια μεγαλύτερη αγορά με το ίδιο μεταφορικό κόστος και μεγαλύτερη ταχύτητα. Από το 2008 όμως είχαμε μεγάλη μείωση του ΑΕΠ, των

εισοδημάτων και της αγοράς συνολικά. Οπότε οι θετικές αυτές ωφέλειες μετριάζονται κατά πολύ σε σχέση με την δυνατότητα που θα υπήρχε εάν η οικονομία ακολουθούσε την πορεία που είχε μέχρι το ξέσπασμα της κρίσης.

Ασφαλή συμπεράσματα θα μπορούν να εξαχθούν σε βάθος χρόνου, όταν θα υπάρχουν νεότερα δεδομένα τα οποία θα είναι διαθέσιμα και θα μπορούν να αποτυπώσουν τις πλήρεις συνέπειες της κρίσης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Ονομασία Μνημείου	Νομός	Δήμος	Διαμέρισμα	Είδος Μνημείου
Αρχαιολογικός χώρος αρχαίας Ανθήλης	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΛΑΜΙΕΩΝ	ΓΟΡΓΟΠΟΤΑΜΟΥ	Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα
Αρχαιολογικός χώρος - λόφος "Αετός" στην Οίτη (οχύρωση αρχαίας πόλης)	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΛΑΜΙΕΩΝ	ΓΟΡΓΟΠΟΤΑΜΟΥ	Αρχαιολογικές Θέσεις
Αρχαιολογικός χώρος αρχαίας Ηράκλειας	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΛΑΜΙΕΩΝ	ΓΟΡΓΟΠΟΤΑΜΟΥ	Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα
Ι. Ναός Μεταμορφώσεως στα Αλεπόσπιτα	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΛΑΜΙΕΩΝ	ΓΟΡΓΟΠΟΤΑΜΟΥ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Γέφυρα Γοργοποτάμου	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΛΑΜΙΕΩΝ	ΓΟΡΓΟΠΟΤΑΜΟΥ	Ιστορικοί Τόποι, Γέφυρες
Ι. Ναός Αγίων Αποστόλων στην Ηράκλεια	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΛΑΜΙΕΩΝ	ΓΟΡΓΟΠΟΤΑΜΟΥ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Αρχαιολογικός χώρος αρχαίας Ηράκλειας στις θέσεις "Σιδερόπορτα" και "Τεσσαραγκώνη" Ηράκλειας	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΛΑΜΙΕΩΝ	ΓΟΡΓΟΠΟΤΑΜΟΥ	Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα
Ι. Μονή Λαμάστας ή Γενεθλίου της Θεοτόκου	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΛΑΜΙΕΩΝ	ΓΟΡΓΟΠΟΤΑΜΟΥ	Μοναστηριακά Συγκροτήματα, Θρησκευτικοί Χώροι
Κτίριο Παλαιού Δημοτικού Σχολείου στην Οίτη	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΛΑΜΙΕΩΝ	ΓΟΡΓΟΠΟΤΑΜΟΥ	Αστικά Κτίρια, Κτίσματα Κοινής Ωφελείας
Αρχαιολογικός χώρος επί υψώματος στη Λυγαριά (αρχαίο τείχος)	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΛΑΜΙΕΩΝ	ΛΑΜΙΕΩΝ	Αμυντικά Συγκροτήματα, Αρχαιολογικές Θέσεις
Αρχαιολογικός χώρος αρχαίου Ναρθακίου	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΛΑΜΙΕΩΝ	ΛΑΜΙΕΩΝ	Ακροπόλεις, Αμυντικά Συγκροτήματα, Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα
Αρχαιολογικός χώρος στο λόφο "Καστράκι" Θερμοπυλών (αρχαία Ροδοντία)	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΛΑΜΙΕΩΝ	ΛΑΜΙΕΩΝ	Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα
Αρχαιολογικός χώρος αρχαίας πόλης Πρας στη Δίβρη	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΛΑΜΙΕΩΝ	ΛΑΜΙΕΩΝ	Αμυντικά Συγκροτήματα, Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα
Ι. Ναός Ευαγγελιστού Λουκά στη Λαμία	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΛΑΜΙΕΩΝ	ΛΑΜΙΕΩΝ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Παλιό Υδραγωγείο (συμπεριλαμβανομένου και του λιθόκτιστου αγωγού από τις πηγές μέχρι και τη δεξαμενή του κυκλικού φρεατίου) στη θέση Αγία Παρασκευή Ταράτσας στη Λαμία	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΛΑΜΙΕΩΝ	ΛΑΜΙΕΩΝ	Συστήματα Ύδρευσης
Κάστρο - Ακρολαμία	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΛΑΜΙΕΩΝ	ΛΑΜΙΕΩΝ	Αρχαιολογικές Θέσεις
Οικία στις οδούς Βύρωνος 19-21 και Καραγιαννοπούλου στην Λαμία, ιδιοκτησίας Ζήση Γαρδίκη	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΛΑΜΙΕΩΝ	ΛΑΜΙΕΩΝ	Αστικά Κτίρια
Αρχοντικό Δημητριάδη στην οδό Αινιάνων στη Λαμία	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΛΑΜΙΕΩΝ	ΛΑΜΙΕΩΝ	Αρχοντικά, Αστικά Κτίρια
Αρχοντικό Τσάλη στην οδό Μακροπούλου στη Λαμία. Αποχαρκτηρισμός	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΛΑΜΙΕΩΝ	ΛΑΜΙΕΩΝ	Αρχοντικά, Αστικά Κτίρια
Αρχοντικό Χατζηχρήστου	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΛΑΜΙΕΩΝ	ΛΑΜΙΕΩΝ	Αρχοντικά, Αστικά Κτίρια

Αρχαιολογικός Χώρος στη θέση "Ράχη" Προσκυνά	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΛΑΜΙΕΩΝ	ΛΑΜΙΕΩΝ	Νεκρικοί Χώροι και Μνημεία, Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα
Αρχαιολογικός χώρος στον Σταυρό (Ερείπια αρχαίου τείχους)	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΛΑΜΙΕΩΝ	ΛΑΜΙΕΩΝ	Αμυντικά Συγκροτήματα, Αρχαιολογικές Θέσεις
Αρχαιολογικός χώρος στη θέση "Παλιόμυλος" Λειανοκλαδίου (προϊστορικός οικισμός)	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΛΑΜΙΕΩΝ	ΛΕΙΑΝΟΚΛΑΔΙΟΥ	Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα
Αρχαιολογικός χώρος - προϊστορικός γήλοφος στο Αμούρι	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΛΑΜΙΕΩΝ	ΛΕΙΑΝΟΚΛΑΔΙΟΥ	Φυσικοί Χώροι, Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα
Ι. Ναός Αγίου Γεωργίου στο Λειανοκλάδι. Αποχαρκτηρισμός	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΛΑΜΙΕΩΝ	ΛΕΙΑΝΟΚΛΑΔΙΟΥ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Αρχαιολογικός χώρος - λόφος Κάστρου Ωριάς (λείψανα αρχαίας πόλεως Όμιλες ή της Τραχίνας)	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΛΑΜΙΕΩΝ	ΠΑΥΛΙΑΝΗΣ	Αμυντικά Συγκροτήματα, Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα
Αρχαιολογικός χώρος Πυράς Ηρακλέους	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΛΑΜΙΕΩΝ	ΠΑΥΛΙΑΝΗΣ	Αρχαιολογικές Θέσεις
Αρχαιολογικός χώρος - λόφος "Τσάμη" (αρχαία πόλη Ακύφα)	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΛΑΜΙΕΩΝ	ΠΑΥΛΙΑΝΗΣ	Αρχαιολογικές Θέσεις
Ι. Μονή Αγάθωνος στην Υπάτη	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΛΑΜΙΕΩΝ	ΥΠΑΤΗΣ	Μοναστηριακά Συγκροτήματα, Θρησκευτικοί Χώροι
Στρατόνας στην Υπάτη, ιδ. Δήμου Υπάτης	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΛΑΜΙΕΩΝ	ΥΠΑΤΗΣ	Στρατιωτικές Εγκαταστάσεις, Εγκαταστάσεις Υποδομής / Παραγωγής
Αρχαιολογικός χώρος στη θέση «Βαρκά», του Δήμου Υπάτης	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΛΑΜΙΕΩΝ	ΥΠΑΤΗΣ	Αρχαιολογικές Θέσεις
Ι. Ναός Αγίου Χαραλάμπους στην Καρυά	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΛΑΜΙΕΩΝ	ΥΠΑΤΗΣ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Ναός Αγίας Παρασκευής στους Κομποτάδες	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΛΑΜΙΕΩΝ	ΥΠΑΤΗΣ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Κτίριο πρώην Δημοτικού Σχολείου	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΛΑΜΙΕΩΝ	ΥΠΑΤΗΣ	Αστικά Κτίρια, Κτίσματα Κοινής Ωφελείας
Ξενοδοχείο "Οίτη" στα Λουτρά Υπάτης, ιδ. Γεωργίου Γκλέτσου	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΛΑΜΙΕΩΝ	ΥΠΑΤΗΣ	Καταλύματα, Αστικά Κτίρια
Ι. Ναός Αγίου Νικολάου στο Νεοχώριον	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΛΑΜΙΕΩΝ	ΥΠΑΤΗΣ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Κτιριακό Συγκρότημα στην Συκά Υπάτης, ιδ. Δημ. Τσακνιά	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΛΑΜΙΕΩΝ	ΥΠΑΤΗΣ	Αμυντικά Συγκροτήματα, Βοηθητικοί Χώροι, Οικιστικά Σύνολα, Αστικά Κτίρια
Ι. Ναός Αγίας Σοφίας στην Υπάτη	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΛΑΜΙΕΩΝ	ΥΠΑΤΗΣ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Κάστρο Υπάτης (Νέων Πατρών) στην Υπάτη	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΛΑΜΙΕΩΝ	ΥΠΑΤΗΣ	Αμυντικά Συγκροτήματα, Κάστρα / Φρούρια
Αρχαιολογικός χώρος Υπάτης	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΛΑΜΙΕΩΝ	ΥΠΑΤΗΣ	Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα
Ι. Ναός Αγίου Νικολάου στην Υπάτη	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΛΑΜΙΕΩΝ	ΥΠΑΤΗΣ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Υδρόμυλος με όλο τον εξοπλισμό του στη θέση "Μεγάλη" Υπάτης, ιδ. κληρονόμων Ματσούκα	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΛΑΜΙΕΩΝ	ΥΠΑΤΗΣ	Αγροτική Οικονομία, Μύλοι

Αρχαιολογικός χώρος - λόφος κοντά στον οικισμό Πετρωτό (αρχαία Ερινεύς)	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΔΟΜΟΚΟΥ	ΔΟΜΟΚΟΥ	Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα
Αρχαιολογικός χώρος - μαγούλα στη θέση "Βαθύρεμμα" Πουρναρίου	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΔΟΜΟΚΟΥ	ΔΟΜΟΚΟΥ	Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα
Αρχαιολογικός χώρος - μαγούλα στη θέση "Ιμβρον Πηγάδι ή "Ιμβροπηγάδι" Σταθμού Δομοκού	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΔΟΜΟΚΟΥ	ΔΟΜΟΚΟΥ	Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα
Αρχαιολογικός χώρος - μαγούλα στη θέση "Μάτι" Δομοκού	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΔΟΜΟΚΟΥ	ΔΟΜΟΚΟΥ	Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα
Αρχαιολογικός χώρος Μελιταίας	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΔΟΜΟΚΟΥ	ΔΟΜΟΚΟΥ	Ακροπόλεις, Αμυντικά Συγκροτήματα, Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα
Αρχαιολογικός χώρος αρχαίας Πήρειας στο Διαμέρισμα Πετρωτού Δομοκού	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΔΟΜΟΚΟΥ	ΔΟΜΟΚΟΥ	Αμυντικά Συγκροτήματα, Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα
Νερόμυλος στο Αχλάδι, ιδ. Αθαν. Πάλλα	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΔΟΜΟΚΟΥ	ΔΟΜΟΚΟΥ	Αγροτική Οικονομία, Μύλοι
Το Κάστρο Δομοκού	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΔΟΜΟΚΟΥ	ΔΟΜΟΚΟΥ	Αρχαιολογικές Θέσεις
Το κτίριο του παλιού Δημοτικού Σχολείου Δομοκού	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΔΟΜΟΚΟΥ	ΔΟΜΟΚΟΥ	Αστικά Κτίρια, Κτίσματα Κοινής Ωφελείας
Δημοτική Βρύση στο Δομοκό	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΔΟΜΟΚΟΥ	ΔΟΜΟΚΟΥ	Συστήματα Ύδρευσης, Κρήνες
Ι. Μονή Αγίας Τριάδος στη Μελιταία	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΔΟΜΟΚΟΥ	ΔΟΜΟΚΟΥ	Μοναστηριακά Συγκροτήματα, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Ναός Αγίας Παρασκευής στο Πουρνάρι Φθιώτιδος	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΔΟΜΟΚΟΥ	ΔΟΜΟΚΟΥ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Αρχαιολογικός χώρος - μαγούλα στη θέση "Γκέρενη" Νέου Μοναστηρίου	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΔΟΜΟΚΟΥ	ΘΕΣΣΑΛΙΩΤΙΔΟΣ	Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα
Αρχαιολογικός χώρος αρχαίας πόλης Προέρνης στο Νέο Μοναστήρι	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΔΟΜΟΚΟΥ	ΘΕΣΣΑΛΙΩΤΙΔΟΣ	Αμυντικά Συγκροτήματα, Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα
Αρχαιολογικός χώρος - μαγούλα στη θέση "Κομμένο Τζαμί" Νέου Μοναστηρίου	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΔΟΜΟΚΟΥ	ΘΕΣΣΑΛΙΩΤΙΔΟΣ	Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα
Αρχαιολογικός χώρος - μαγούλα στη θέση "Κουτρονιού" Νέου Μοναστηρίου	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΔΟΜΟΚΟΥ	ΘΕΣΣΑΛΙΩΤΙΔΟΣ	Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα
Αρχαιολογικός χώρος - γήλοφος "Ταψί" Νέου Μοναστηρίου	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΔΟΜΟΚΟΥ	ΘΕΣΣΑΛΙΩΤΙΔΟΣ	Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα
Αρχαιολογικός χώρος - λόφος νότια της Εκκάρας (αρχαία Εκκάρα)	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΔΟΜΟΚΟΥ	ΘΕΣΣΑΛΙΩΤΙΔΟΣ	Ακροπόλεις, Αμυντικά Συγκροτήματα, Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα
Παλιός νερόμυλος μαζί με τον εξοπλισμό του στην Εκκάρα Φθιώτιδας	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΔΟΜΟΚΟΥ	ΘΕΣΣΑΛΙΩΤΙΔΟΣ	Αγροτική Οικονομία, Μύλοι
Αρχαιολογικός χώρος στη θέση "Κοτρώνι" Περιβολίου	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΔΟΜΟΚΟΥ	ΞΥΝΙΑΔΟΣ	Ακροπόλεις, Αμυντικά Συγκροτήματα, Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα

Αρχαιολογικός χώρος στη θέση "Μαγούλα Λίμνη" Παναγίας	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΔΟΜΟΚΟΥ	ΞΥΝΙΑΔΟΣ	Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα
Παλαιά τοξωτή γέφυρα στη θέση "Πέντε Μύλοι" Μακρυρράχης	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΔΟΜΟΚΟΥ	ΞΥΝΙΑΔΟΣ	Γέφυρες
Αρχαιολογικός χώρος στη θέση "Ράχη" Παναγίας	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΔΟΜΟΚΟΥ	ΞΥΝΙΑΔΟΣ	Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα
Αρχαιολογικός χώρος - λόφος "Παλιοκάϊτσα" (αρχαία πόλη Κυπαρίσσης)	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΔΟΜΟΚΟΥ	ΞΥΝΙΑΔΟΣ	Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα
Αρχαιολογικός χώρος - λόφος όπου η ακρόπολη της Ξυνιάδος στην Κορομηλιά	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΔΟΜΟΚΟΥ	ΞΥΝΙΑΔΟΣ	Ακροπόλεις, Αμυντικά Συγκροτήματα, Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα
Ι. Μ. Γενεσίου Θεοτόκου Νεράϊδας	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΙΤΑΜΟΥ	Μοναστηριακά Συγκροτήματα, Θρησκευτικοί Χώροι
Γεφύρι	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΙΤΑΜΟΥ	Γέφυρες
Αρχαιολογικός Χώρος στις θέσεις «Καλογηρική Μαγούλα», «Παρασέκλιζο» και «Χράνα»	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΙΤΑΜΟΥ	Νεκρικοί Χώροι και Μνημεία, Βιοτεχνία / Βιομηχανία, Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα
Αρχαιολογικός Χώρος στη θέση «Καρποχώρα», στο Δ. Δ. Αμπελικού	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΙΤΑΜΟΥ	Αρχαιολογικές Θέσεις, Τμήματα Κτιρίου
Αρχαιολογικός Χώρος στις θέσεις «Ξινόβρυση» και «Παλιομονάστηρο» του Δ. Δ. Καλλιθήρου	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΙΤΑΜΟΥ	Νεκρικοί Χώροι και Μνημεία, Αρχαιολογικές Θέσεις
Αρχαιολογικός Χώρος στη θέση «Ύψωμα Τσούκα» στο Δ. Δ. Καστανιάς	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΙΤΑΜΟΥ	Ακροπόλεις, Αμυντικά Συγκροτήματα, Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα
Αρχαιολογικός Χώρος στις θέσεις «Καρδιτσιώστρατα» και «Βρωμόβρυση» του Δ. Δ. Καλλιθήρου	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΙΤΑΜΟΥ	Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα, Τμήματα Κτιρίου
Αρχαιολογικός Χώρος στη θέση «Καστρί», στο Δ. Δ. Καταφυγίου	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΙΤΑΜΟΥ	Ακροπόλεις, Αμυντικά Συγκροτήματα, Οικιστικά Σύνολα, Τμήματα Κτιρίου
Αρχαιολογικός Χώρος στη θέση «Λεπτοκαρυά» στην περιοχή Λόγγος του Δ.Δ. Καταφυγίου	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΙΤΑΜΟΥ	Αρχαιολογικές Θέσεις, Τμήματα Κτιρίου
Αρχαιολογικός Χώρος στη θέση «Παλιόκαστρο» του Δ. Δ. Καροπλεσίου	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΙΤΑΜΟΥ	Αμυντικά Συγκροτήματα, Νεκρικοί Χώροι και Μνημεία, Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα
Αρχαιολογικός Χώρος στη θέση «Προφήτης Ηλίας ή Γκούρα», στο Δ. Δ. Αμπελικού	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΙΤΑΜΟΥ	Αμυντικά Συγκροτήματα, Νεκρικοί Χώροι και Μνημεία, Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα
Αρχαιολογικός Χώρος Καλλιθήρου και Λόφος Αγ.Αθανασίου στο Δ. Δ. Καλλιθήρου	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΙΤΑΜΟΥ	Ακροπόλεις, Αμυντικά Συγκροτήματα, Οδικό σύστημα, Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα, Τμήματα Κτιρίου, Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί
Λείψανα αρχαίας ακροπόλεως και τείχους στο Καταφύγιο	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΙΤΑΜΟΥ	Ακροπόλεις, Αμυντικά Συγκροτήματα, Αρχαιολογικές Θέσεις

Λείψανα τείχους αρχαίας πόλεως Καλλιθήρας στο Καλλιθήρο	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΙΤΑΜΟΥ	Αμυντικά Συγκροτήματα, Αρχαιολογικές Θέσεις
Αρχαιολογικός Χώρος στη θέση «Καστρί Μέγα Λάκκου» του οικισμού Μέγας Λάκκος Δ. Δ. Σαρανταπόρου,	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΙΤΑΜΟΥ	Αμυντικά Συγκροτήματα, Αρχαιολογικές Θέσεις, Τμήματα Κτιρίου
Το παλιό γεφύρι της Πάνω Ραχούλας(Παλαιοζωγλόπι) στο Δήμο Ιτάμου Ν. Καρδίτσας.	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΙΤΑΜΟΥ	Γέφυρες
Αρχαιολογικός χώρος Παλιουρίου	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΛΛΙΦΩΝΙΟΥ	Αρχαιολογικές Θέσεις
Γέφυρα Δαφνοσπηλιάς	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΛΛΙΦΩΝΙΟΥ	Γέφυρες
Το γεφύρι της "Καλόγριας" στο Αρκουδόρεμα	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΛΛΙΦΩΝΙΟΥ	Γέφυρες
Υψωμα " Παλιόκαστρο " Παλιουρίου	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΛΛΙΦΩΝΙΟΥ	Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα
Γέφυρα στη θέση "Σοκολή"	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΛΛΙΦΩΝΙΟΥ	Γέφυρες
Το "Καναβιώτικο γεφύρι"	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΛΛΙΦΩΝΙΟΥ	Γέφυρες
Ι. Μονή Αγίου Ιωάννου Προδρόμου	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΛΛΙΦΩΝΙΟΥ	Μοναστηριακά Συγκροτήματα, Θρησκευτικοί Χώροι
Κονάκι "Μουφούμπεη" στον Πρόδρομο	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΜΠΟΥ	Αγροτική Οικονομία, Αστικά Κτίρια, Κτίσματα Κοινής Ωφελείας
Γήλοφος Μυρίνης	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΜΠΟΥ	Φυσικοί Χώροι, Νεκρικοί Χώροι και Μνημεία, Αρχαιολογικές Θέσεις
Αρχαιολογικός χώρος Κιερίου	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΜΠΟΥ	Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα
Γήλοφος προϊστορικού οικισμού Προδρόμου	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΜΠΟΥ	Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα
Γήλοφος "Μαγούλα Σύρμου" Καρδίτσας	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	Φυσικοί Χώροι, Αρχαιολογικές Θέσεις
Γέφυρα " Καμάρες " Καρδίτσομαγούλας	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	Γέφυρες
Το πέτρινο γεφύρι που βρίσκεται στη Μέλισσα του Δήμου Καρδίτσας (πρώην Δήμου Κάμπου)	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	Γέφυρες
Ι. Ναός Ζωοδόχου Πηγής στην οδό Καμινάδων στο δήμο Καρδίτσας	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Κτίριο στην οδό Λαρίσης 24, ιδ. Π. και Β. Γκούμα	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	Αστικά Κτίρια
Κτίριο 14ου Δημοτικού Σχολείου Καρδίτσας	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	Αστικά Κτίρια, Κτίσματα Κοινής Ωφελείας
Αρχαιολογικός χώρος στη θέση "Λιανοκόκκαλα"	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΜΗΤΡΟΠΟΛΗΣ	Αρχαιολογικές Θέσεις, Αρχαία Ιερά, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Ν. Προφήτη Ηλία στο Φράγκον	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΜΗΤΡΟΠΟΛΗΣ	Φυσικοί Χώροι, Αρχαιολογικές Θέσεις, Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Λείψανα αρχαίου κτίσματος στο λόφο Προφήτη Ηλία του χωριού Φράγκου	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΜΗΤΡΟΠΟΛΗΣ	Αρχαιολογικές Θέσεις

Μυκηναϊκός τάφος Γεωργικού	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΜΗΤΡΟΠΟΛΗΣ	Νεκρικοί Χώροι και Μνημεία, Αρχαιολογικές Θέσεις
Μυκηναϊκός τάφος Ξυνονερίου	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΜΗΤΡΟΠΟΛΗΣ	Νεκρικοί Χώροι και Μνημεία, Αρχαιολογικές Θέσεις
Αρχαιολογικός χώρος Πορτίτσης	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΜΗΤΡΟΠΟΛΗΣ	Αρχαιολογικές Θέσεις
Οικισμός Αγίου Γεωργίου	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΜΗΤΡΟΠΟΛΗΣ	Ιστορικοί Τόποι, Οικιστικά Σύνολα
Ι. Ναός Αγίου Γεωργίου	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΜΗΤΡΟΠΟΛΗΣ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Αρχαιολογικός χώρος Μητροπόλεως (ερείπια, αρχαία λείψανα)	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΜΗΤΡΟΠΟΛΗΣ	Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα
Αρχαιολογικός χώρος Μητροπόλεως (τάφοι, τύμβοι)	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΜΗΤΡΟΠΟΛΗΣ	Νεκρικοί Χώροι και Μνημεία, Αρχαιολογικές Θέσεις
Νερόμυλος στον Άγιο Ακάκιο	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΜΟΥΖΑΚΙΟΥ	ΙΘΩΜΗΣ	Αγροτική Οικονομία, Μύλοι
Δημοτικό Σχολείο Κοινότητας Φαναρίου	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΜΟΥΖΑΚΙΟΥ	ΙΘΩΜΗΣ	Αστικά Κτίρια, Κτίσματα Κοινής Ωφελείας
Κάστρο Φαναρίου	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΜΟΥΖΑΚΙΟΥ	ΙΘΩΜΗΣ	Αμυντικά Συγκροτήματα, Κάστρα / Φρούρια
Αρχοντικό Σύρμου	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΜΟΥΖΑΚΙΟΥ	ΙΘΩΜΗΣ	Αρχοντικά, Αστικά Κτίρια
Παλιό Δημοτικό Σχολείο Καναλίων	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΜΟΥΖΑΚΙΟΥ	ΙΘΩΜΗΣ	Αστικά Κτίρια, Κτίσματα Κοινής Ωφελείας
Ι. Ναός Κοιμήσεως Θεοτόκου στη θέση Λάσδα Καρδίτσης	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΜΟΥΖΑΚΙΟΥ	ΙΘΩΜΗΣ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Ναός Αγίου Νικολάου στη θέση Μούρκος Ν. Καρδίτσης.	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΜΟΥΖΑΚΙΟΥ	ΙΘΩΜΗΣ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Ναός Τιμίου Προδρόμου στη θέση Σαρακίνα	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΜΟΥΖΑΚΙΟΥ	ΙΘΩΜΗΣ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Ν. Κοιμήσεως Θεοτόκου Πορτής	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΜΟΥΖΑΚΙΟΥ	ΜΟΥΖΑΚΙΟΥ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Γέφυρα Πορτής	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΜΟΥΖΑΚΙΟΥ	ΜΟΥΖΑΚΙΟΥ	Γέφυρες
Αρχοντικό Γ. Ζωγράφου στη Λαζαρίνα, ιδιοκτησίας Αθαν. Μπάτζιου	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΜΟΥΖΑΚΙΟΥ	ΜΟΥΖΑΚΙΟΥ	Αρχοντικά, Αστικά Κτίρια
Ι. Ν. Παναγίας Βατσουινιάς	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΜΟΥΖΑΚΙΟΥ	ΜΟΥΖΑΚΙΟΥ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Ναός Αγίου Νικολάου	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΜΟΥΖΑΚΙΟΥ	ΜΟΥΖΑΚΙΟΥ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Αρχαιολογικός χώρος Γόμφων στο ύψωμα "Επισκοπή" Γελάνθης	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΜΟΥΖΑΚΙΟΥ	ΜΟΥΖΑΚΙΟΥ	Ισλαμικά Τεμένη, Αρχαιολογικές Θέσεις, Θρησκευτικοί Χώροι
Αρχαιολογικός χώρος Γόμφων στο ύψωμα "Επισκοπή" Μαυρομματίου	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΜΟΥΖΑΚΙΟΥ	ΜΟΥΖΑΚΙΟΥ	Ισλαμικά Τεμένη, Αρχαιολογικές Θέσεις, Θρησκευτικοί Χώροι
Αρχαιολογικός χώρος Γόμφων στο ύψωμα "Επισκοπή" Μουζακίου	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΜΟΥΖΑΚΙΟΥ	ΜΟΥΖΑΚΙΟΥ	Ισλαμικά Τεμένη, Αρχαιολογικές Θέσεις, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Ναός Αγίου Νικολάου και φορητές εικόνες εντός του	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΜΟΥΖΑΚΙΟΥ	ΜΟΥΖΑΚΙΟΥ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Ναός Κοιμήσεως Θεοτόκου	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΜΟΥΖΑΚΙΟΥ	ΜΟΥΖΑΚΙΟΥ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι

Σπηλιά Καραϊσκάκη στο Μαυρομμάτι	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΜΟΥΖΑΚΙΟΥ	ΜΟΥΖΑΚΙΟΥ	Φυσικοί Χώροι, Σπήλαια
Ι. Ναός Αγίου Ιωάννου Προδρόμου	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΜΟΥΖΑΚΙΟΥ	ΜΟΥΖΑΚΙΟΥ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Μ. Αγίας Τριάδος Δρακότρυπας	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΜΟΥΖΑΚΙΟΥ	ΜΟΥΖΑΚΙΟΥ	Μοναστηριακά Συγκροτήματα, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Μ. Αγίου Γεωργίου του "Καραϊσκάκη" στο Μαυρομμάτι	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΜΟΥΖΑΚΙΟΥ	ΜΟΥΖΑΚΙΟΥ	Μοναστηριακά Συγκροτήματα, Θρησκευτικοί Χώροι
Πύργος Γ. Παπαευθυμίου στο Αγναντερό	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΜΟΥΖΑΚΙΟΥ	ΠΑΜΙΣΟΥ	Αμυντικά Συγκροτήματα, Πύργοι
Γέφυρα Αγναντερού	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΜΟΥΖΑΚΙΟΥ	ΠΑΜΙΣΟΥ	Γέφυρες
Ι. Ναός Αποστόλων Πέτρου και Παύλου και εικόνες κτιστού τέμπλου	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΜΟΥΖΑΚΙΟΥ	ΠΑΜΙΣΟΥ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Κωδωνοστάσιο Ι. Ναού Αγίου Γεωργίου και εικόνες εντός του ναού	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΜΟΥΖΑΚΙΟΥ	ΠΑΜΙΣΟΥ	Κωδωνοστάσια, Θρησκευτικοί Χώροι
Γέφυρα Μαγούλας	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΜΟΥΖΑΚΙΟΥ	ΠΑΜΙΣΟΥ	Γέφυρες
Νερόμυλος "Ζωγράφου", ιδ. Α. Τριάντου	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΜΟΥΖΑΚΙΟΥ	ΠΑΜΙΣΟΥ	Αγροτική Οικονομία, Μύλοι
Κωδωνοστάσιο Ι. Ναού Προφήτη Ηλία και εικόνες εντός του Ναού.	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΜΟΥΖΑΚΙΟΥ	ΠΑΜΙΣΟΥ	Κωδωνοστάσια, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Ν. Αγίου Δημητρίου Βλοχού	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΠΑΛΑΜΑ	ΠΑΛΑΜΑ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Αρχαιολογικός χώρος Λιμναίου, δυτικά της Μεταμορφώσεως	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΠΑΛΑΜΑ	ΠΑΛΑΜΑ	Ισλαμικά Τεμένη, Αμυντικά Συγκροτήματα, Αρχαιολογικές Θέσεις, Θρησκευτικοί Χώροι
Αρχαιολογικός χώρος Πειρασίας (ομηρικό "Αστέριον") στο Βλοχό	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΠΑΛΑΜΑ	ΠΑΛΑΜΑ	Ισλαμικά Τεμένη, Αμυντικά Συγκροτήματα, Αρχαιολογικές Θέσεις, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Ναός Αγίου Γεωργίου στον οικισμό Ψαθοχώρα	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΠΑΛΑΜΑ	ΠΑΛΑΜΑ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Ναός Αγίου Αθανασίου στον Παλαμά Καρδίτσας	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΠΑΛΑΜΑ	ΠΑΛΑΜΑ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Γήλοφος Παλαμά	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΠΑΛΑΜΑ	ΠΑΛΑΜΑ	Φυσικοί Χώροι, Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα
Αρχαιολογικός χώρος στο "Χαντάκι" Προαστίου	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΠΑΛΑΜΑ	ΣΕΛΛΑΝΩΝ	Αρχαιολογικές Θέσεις
Ι. Ναός Αγίας Τριάδος και φορητές εικόνες εντός αυτού	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΠΑΛΑΜΑ	ΣΕΛΛΑΝΩΝ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Ναός Ζωοδόχου Πηγής και κωδωνοστάσιο	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΠΑΛΑΜΑ	ΣΕΛΛΑΝΩΝ	Κωδωνοστάσια, Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Ναός Αγίου Αθανασίου	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΠΑΛΑΜΑ	ΣΕΛΛΑΝΩΝ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Γέφυρα Ιτέας	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΠΑΛΑΜΑ	ΦΥΛΛΟΥ	Γέφυρες
"Κάστρο" Συκεώνος	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΠΑΛΑΜΑ	ΦΥΛΛΟΥ	Αρχαιολογικές Θέσεις
Λείψανα αρχαίας πόλεως Φακίου στο Πέτρινο	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΠΑΛΑΜΑ	ΦΥΛΛΟΥ	Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα
"Χωματόκαστρον " (οικισμός) Αμπελώνος	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΠΑΛΑΜΑ	ΦΥΛΛΟΥ	Αρχαιολογικές Θέσεις
Γέφυρα Αστρίτσας	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΠΑΛΑΜΑ	ΦΥΛΛΟΥ	Γέφυρες

Ι. Ναός Κοιμήσεως Θεοτόκου στον Ασπρίτσα Καρδίτσας	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΠΑΛΑΜΑ	ΦΥΛΛΟΥ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Αρχαία λείψανα (Ιερών Απόλλωνος) στον οικισμό Ηλία Ιτέας	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΠΑΛΑΜΑ	ΦΥΛΛΟΥ	Αρχαιολογικές Θέσεις, Αρχαία Ιερά, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Ναός Γεννήσεως Θεοτόκου	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΠΑΛΑΜΑ	ΦΥΛΛΟΥ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Αρχαία λείψανα πόλεως στο Ερμήτσι	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΣΟΦΑΔΩΝ	ΑΡΝΗΣ	Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα
Ι. Ναός Αγίου Νικολάου	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΣΟΦΑΔΩΝ	ΑΡΝΗΣ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Γήλοφος Ζωοδόχου Πηγής Ερμητσίου	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΣΟΦΑΔΩΝ	ΑΡΝΗΣ	Φυσικοί Χώροι, Αρχαιολογικές Θέσεις
Κωδωνοστάσιο του Ι. Ναού Αγίου Γεωργίου	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΣΟΦΑΔΩΝ	ΑΡΝΗΣ	Κωδωνοστάσια, Θρησκευτικοί Χώροι
Γέφυρα Ματαράγκας	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΣΟΦΑΔΩΝ	ΑΡΝΗΣ	Γέφυρες
Αρχαιολογικός χώρος Κιερίου	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΣΟΦΑΔΩΝ	ΑΡΝΗΣ	Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα
Ι. Ναός Αγίου Γεωργίου και κωδωνοστάσιο	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΣΟΦΑΔΩΝ	ΑΡΝΗΣ	Κωδωνοστάσια, Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Αρχαιολογικός χώρος (γήλοφος "Μακριά Μαγούλα") Κιερίου	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΣΟΦΑΔΩΝ	ΑΡΝΗΣ	Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα
Αρχαιολογικός χώρος Κιερίου	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΣΟΦΑΔΩΝ	ΑΡΝΗΣ	Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα
Αρχαιολογικός χώρος (Λείψανα αρχαίων τειχών και οικοδομημάτων) Κιερίου	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΣΟΦΑΔΩΝ	ΑΡΝΗΣ	Ισλαμικά Τεμένη, Αμυντικά Συγκροτήματα, Αρχαιολογικές Θέσεις, Θρησκευτικοί Χώροι
Αρχαιολογικός χώρος (Ακρόπολη) Κιερίου	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΣΟΦΑΔΩΝ	ΑΡΝΗΣ	Ακροπόλεις, Αμυντικά Συγκροτήματα, Αρχαιολογικές Θέσεις
"Κάστρον" εφ' ου λείψανα αρχαίου τείχους στο Θραψίμι	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΣΟΦΑΔΩΝ	ΜΕΝΕΛΑΪΔΑΣ	Αμυντικά Συγκροτήματα, Αρχαιολογικές Θέσεις
Αρχαίο φρούριο Λουτροπηγής	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΣΟΦΑΔΩΝ	ΜΕΝΕΛΑΪΔΑΣ	Αμυντικά Συγκροτήματα, Αρχαιολογικές Θέσεις, Κάστρα / Φρούρια
Ύψωμα Αγίου Νικολάου Λουτρού	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΣΟΦΑΔΩΝ	ΜΕΝΕΛΑΪΔΑΣ	Αρχαιολογικές Θέσεις, Αρχαία Ιερά, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Ναός Κοιμήσεως Θεοτόκου Δ. Μενελαΐδας Ν. Καρδίτσας	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΣΟΦΑΔΩΝ	ΜΕΝΕΛΑΪΔΑΣ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Κοινοτικός νερόμυλος Κέδρου Καρδίτσας	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΣΟΦΑΔΩΝ	ΜΕΝΕΛΑΪΔΑΣ	Αγροτική Οικονομία, Μύλοι
Ι. Ναός Αγίου Αθανασίου	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΣΟΦΑΔΩΝ	ΜΕΝΕΛΑΪΔΑΣ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Ν. Αγίου Γεωργίου Ρεντίνης	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΣΟΦΑΔΩΝ	ΡΕΝΤΙΝΗΣ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Ναός Κοιμήσεως Θεοτόκου Ρεντίνης	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΣΟΦΑΔΩΝ	ΡΕΝΤΙΝΗΣ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Παρακλήσιον Αγίου Δημητρίου του Ι. Ν. Αγίου Γεωργίου Ρεντίνης	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΣΟΦΑΔΩΝ	ΡΕΝΤΙΝΗΣ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Λείψανα αρχαίας πόλης "Αγγειών" Ρεντίνης	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΣΟΦΑΔΩΝ	ΡΕΝΤΙΝΗΣ	Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα
Λείψανα αρχαίων πολισμάτων Ρεντίνης	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΣΟΦΑΔΩΝ	ΡΕΝΤΙΝΗΣ	Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα

I. Μ. Ρεντίνης	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΣΟΦΑΔΩΝ	ΡΕΝΤΙΝΗΣ	Μοναστηριακά Συγκροτήματα, Θρησκευτικοί Χώροι
I. Ν. Αγίου Βησσαρίου	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΣΟΦΑΔΩΝ	ΣΟΦΑΔΩΝ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Ιερών Ιωνίας Αθηνάς Φύλιας	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΣΟΦΑΔΩΝ	ΣΟΦΑΔΩΝ	Αρχαιολογικές Θέσεις, Αρχαία Ιερά, Θρησκευτικοί Χώροι
Γήλοφος " Τζάνη Μαγούλα " Σοφάδων	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΣΟΦΑΔΩΝ	ΣΟΦΑΔΩΝ	Φυσικοί Χώροι, Αρχαιολογικές Θέσεις
Προϊστορικός οικισμός Φύλιας	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΣΟΦΑΔΩΝ	ΣΟΦΑΔΩΝ	Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα
Αρχαίον Θετώνιον ή Θητώνιον στα Γεφύρια	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΣΟΦΑΔΩΝ	ΣΟΦΑΔΩΝ	Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα
Αρχαιολογικός χώρος Κιερίου	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΣΟΦΑΔΩΝ	ΣΟΦΑΔΩΝ	Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα
I. Ν. Προφήτη Ηλία Φύλιας	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΣΟΦΑΔΩΝ	ΣΟΦΑΔΩΝ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Λείψανα αρχαίου τείχους Λεονταρίου	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΣΟΦΑΔΩΝ	ΤΑΜΑΣΙΟΥ	Αμυντικά Συγκροτήματα, Αρχαιολογικές Θέσεις
Μοκηναϊκοί τάφοι Κτιμένης	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΣΟΦΑΔΩΝ	ΤΑΜΑΣΙΟΥ	Νεκρικοί Χώροι και Μνημεία, Αρχαιολογικές Θέσεις
Λείψανα αρχαίου τείχους Κτιμένης	ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	ΣΟΦΑΔΩΝ	ΤΑΜΑΣΙΟΥ	Αμυντικά Συγκροτήματα, Αρχαιολογικές Θέσεις
I. Ναός Αγίου Γεωργίου	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	ΑΣΠΡΟΠΟΤΑΜΟΥ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
I. Ναός Παναγίας	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	ΑΣΠΡΟΠΟΤΑΜΟΥ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Αρχοντικό Παπαστεργίου στην Ανθούσα	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	ΑΣΠΡΟΠΟΤΑΜΟΥ	Αρχοντικά, Αστικά Κτίρια
Λίθνη γέφυρα στην Ανθούσα	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	ΑΣΠΡΟΠΟΤΑΜΟΥ	Γέφυρες
I. Ναός Υψώσεως Τιμίου Σταυρού	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	ΑΣΠΡΟΠΟΤΑΜΟΥ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Γέφυρα στο Χαλίκι	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	ΑΣΠΡΟΠΟΤΑΜΟΥ	Γέφυρες
I. Μονή Προφήτη Ηλία	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	ΑΣΠΡΟΠΟΤΑΜΟΥ	Μοναστηριακά Συγκροτήματα, Θρησκευτικοί Χώροι
I. Ναός Αγίας Παρασκευής	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	ΑΣΠΡΟΠΟΤΑΜΟΥ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
I. Ναός Αγίου Γεωργίου	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	ΑΣΠΡΟΠΟΤΑΜΟΥ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Αρχαιολογικός χώρος Θεόπετρας. Καθορισμός Ζώνης Α απολύτου προστασίας.	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	ΒΑΣΙΛΙΚΗΣ	Φυσικοί Χώροι, Σπήλαια, Αρχαιολογικές Θέσεις
I. Μονή Αγίων Θεοδώρων	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	ΒΑΣΙΛΙΚΗΣ	Μοναστηριακά Συγκροτήματα, Θρησκευτικοί Χώροι
I. Ναός Αγίου Γεωργίου	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	ΒΑΣΙΛΙΚΗΣ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
I. Ναός Αγ. Νικολάου	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	ΒΑΣΙΛΙΚΗΣ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
"Κονάκι του Μέκιου" στην Περιστέρα	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	ΒΑΣΙΛΙΚΗΣ	Αγροτική Οικονομία, Αστικά Κτίρια
I. Ναός Αγίων Αποστόλων	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
"Ξενία" Καλαμπάκας, στο Ν. Τρικάλων, φερόμενης ιδιοκτησίας Ε.Τ.Α. Α.Ε.	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	Καταλύματα, Τμήματα Κτιρίου, Αστικά Κτίρια
Γέφυρα της Σαλαμπριάς	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	Γέφυρες

Ι. Μονή Αγίας Τριάδος	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	Μοναστηριακά Συγκροτήματα, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Μονή Αγίου Στεφάνου	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	Μοναστηριακά Συγκροτήματα, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Μονή Βαρλαάμ	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	Μοναστηριακά Συγκροτήματα, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Μονή Μεταμορφώσεως Σωτήρος	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	Μοναστηριακά Συγκροτήματα, Θρησκευτικοί Χώροι
Αγία Μονή	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	Μοναστηριακά Συγκροτήματα, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Μονή Αγίου Νικολάου Αναπαυσά	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	Μοναστηριακά Συγκροτήματα, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Μονή Θεοτόκου Υψηλοτέρας	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	Μοναστηριακά Συγκροτήματα, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Μονή Ρουσάνου	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	Μοναστηριακά Συγκροτήματα, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Μονή Υπαπαντής Μετεώρων	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	Μοναστηριακά Συγκροτήματα, Θρησκευτικοί Χώροι
Αρχαιολογικός χώρος περιοχής Μονών Μετεώρων. Καθορισμός Ζώνης Α απολύτου προστασίας.	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	Αρχαιολογικές Θέσεις
Αρχαιολογικός χώρος περιοχής Μονών Μετεώρων. Καθορισμός Ζώνης Α απολύτου προστασίας.	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	Φυσικοί Χώροι, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Ναός Αγίου Νικολάου	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Αρχαία λείψανα μεταξύ Σαρακήνας - Διάβα	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα
Ι. Μονή Κοιμήσεως Θεοτόκου Βιτουμά	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	Μοναστηριακά Συγκροτήματα, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Ναός Κοιμήσεως Θεοτόκου (Μητρόπολης)	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Δισυπόστατος Ι. Ναός Αγίων Ιωάννου Προδρόμου και Χαράλάμπους	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Ναός Αγίας Βαρβάρας	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Ναός Αγίου Αθανασίου	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Ναός Αγίου Δημητρίου	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Σιδηροδρομικός Σταθμός Καλαμπάκας	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	Σιδηροδρομικοί Σταθμοί
Ι. Ναός Αγίου Γεωργίου	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Κτίριο παλαιού Δημοτικού Σχολείου Καστρακίου Τρικάλων	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	Αστικά Κτίρια, Κτίσματα Κοινής Ωφελείας
Ι. Ναός Αγίου Δημητρίου	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Ναός Αγίου Αθανασίου	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Μονή Αγίου Νικολάου ή Σιαμάδων	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	ΚΑΣΤΑΝΙΑΣ	Μοναστηριακά Συγκροτήματα, Θρησκευτικοί Χώροι
Γέφυρα "Μουκόσι" στον Μαλακασιώτικο ποταμό	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	ΚΑΣΤΑΝΙΑΣ	Γέφυρες

Νερόμυλος στον Αμάραντο	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	ΚΑΣΤΑΝΙΑΣ	Αγροτική Οικονομία, Μύλοι
Ι. Μονή Αγίων Αποστόλων	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	ΚΛΕΙΝΟΒΟΥ	Μοναστηριακά Συγκροτήματα, Θρησκευτικοί Χώροι
Γέφυρα "Μουκόσι" στον Μαλακασιώτικο ποταμό	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	ΜΑΛΑΚΑΣΙΟΥ	Γέφυρες
Ι. Ναός Αγίου Ιωάννη Προδρόμου	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	ΜΑΛΑΚΑΣΙΟΥ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Ναός Γεννήσεως της Θεοτόκου	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	ΜΑΛΑΚΑΣΙΟΥ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Ναός Κοιμήσεως της Θεοτόκου	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	ΤΥΜΦΑΙΩΝ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Αρχαία λείψανα στην Οξύνεια	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	ΧΑΣΙΩΝ	Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα
Ι. Ναός Αγίου Γεωργίου	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	ΧΑΣΙΩΝ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Μονή Σταγιάδων	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	ΧΑΣΙΩΝ	Μοναστηριακά Συγκροτήματα, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Ναός Αγίου Δημητρίου	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ	ΧΑΣΙΩΝ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Μεταλλική τοξωτή γέφυρα στη θέση «Καραβόπορος» Νομού Τρικάλων	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ		Γέφυρες
Κονάκι "Ζουρνατζή" στην Πατουλιά	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΕΣΤΙΑΙΩΤΙΔΑΣ	Αγροτική Οικονομία, Αστικά Κτίρια
Κονάκι ΖΑΠΠΑ στα Μεγάλα Καλύβια, ιδ. της Κοινότητας	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΜΕΓΑΛΩΝ ΚΑΛΥΒΙΩΝ	Αγροτική Οικονομία, Αστικά Κτίρια
Αρχαία λείψανα στο Αρδάνι	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΠΑΛΗΟΚΑΣΤΡΟΥ	Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα
Ι. Μονή Αγίου Αχιλλείου	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΠΑΛΗΟΚΑΣΤΡΟΥ	Μοναστηριακά Συγκροτήματα, Θρησκευτικοί Χώροι
Αρχαία Ακρόπολη στη θέση " Βροντισμένη "	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΠΑΛΗΟΚΑΣΤΡΟΥ	Ακροπόλεις, Αμυντικά Συγκροτήματα, Αρχαιολογικές Θέσεις
Αρχαία Ακρόπολη στη θέση " Κάστρο της Ωρηάς "	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΠΑΛΗΟΚΑΣΤΡΟΥ	Ακροπόλεις, Αμυντικά Συγκροτήματα, Αρχαιολογικές Θέσεις
Αρχαία ακρόπολη παρά τον οικισμό " Κουμαριά "	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΠΑΛΗΟΚΑΣΤΡΟΥ	Ακροπόλεις, Αμυντικά Συγκροτήματα, Αρχαιολογικές Θέσεις
Ι. Ναός Αγίου Νικολάου	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΠΑΛΗΟΚΑΣΤΡΟΥ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Ναός Κοιμήσεως Θεοτόκου	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΠΑΛΗΟΚΑΣΤΡΟΥ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Μονή Κορμπόβου	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΠΑΛΗΟΚΑΣΤΡΟΥ	Μοναστηριακά Συγκροτήματα, Θρησκευτικοί Χώροι
Παρεκκλήσιο Μεταμορφώσεως Σωτήρος	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΠΑΛΗΟΚΑΣΤΡΟΥ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Αρχαία λείψανα στο Ελληνόκαστρο	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΠΑΡΑΛΗΘΑΙΩΝ	Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα
Ι. Ναός Αγίου Δημητρίου	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΠΑΡΑΛΗΘΑΙΩΝ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Ναός Παναγίας	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΠΑΡΑΛΗΘΑΙΩΝ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Ναός Παμμεγίστων Ταξιαρχών	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΠΑΡΑΛΗΘΑΙΩΝ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Μονή Κοιμήσεως Θεοτόκου	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΠΑΡΑΛΗΘΑΙΩΝ	Μοναστηριακά Συγκροτήματα, Θρησκευτικοί Χώροι

Ι. Ναός Μεταμορφώσεως Σωτήρος	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Κτίριο τεμένους "Οσμάν Σαχ"	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	Ισλαμικά Τεμένη, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Ναός Αγίων Αναργύρων	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Ναός Αγίου Γεωργίου	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Ναός Αγίου Δημητρίου	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Ναός Παναγίας Φανερωμένης	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Λείψανα της αρχαίας πόλεως Τρίκκης	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα
Ωρολόγοστάσιο του Φρουρίου Τρικάλων	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	Ωρολόγια, Αστικά Κτίρια, Κτίσματα Κοινής Ωφελείας
Κτίριο Λωροθέας Σχολής στα Τρίκαλα	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	Αστικά Κτίρια, Κτίσματα Κοινής Ωφελείας
Ι. Ναός Αγίου Ιωάννη του Προδρόμου	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Μύλος Ματσόπουλου στα Τρίκαλα	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	Αγροτική Οικονομία, Βοηθητικοί Χώροι, Τμήματα Κτιρίου, Μύλοι, Αστικά Κτίρια
Παλαιά γέφυρα Ληθαίου ποταμού	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	Γέφυρες
Σιδηροδρομικός Σταθμός Τρικάλων	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	Σιδηροδρομικοί Σταθμοί
Αρχαιολογικός χώρος της πόλεως των Τρικάλων, Π.Ε. Τρικάλων, Περιφέρειας Θεσσαλίας.	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	Ακροπόλεις, Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα, Κάστρα / Φρούρια, Αρχαία Ιερά, Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι, Κέντρα Διοίκησης
Κτίριο Δικαστικού Μεγάρου στα Τρίκαλα	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	Αστικά Κτίρια, Κέντρα Διοίκησης
Ι. Ναός Αγίου Ιωάννου Ελεήμονος και Αγ. Παντελεήμονος	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Ναός Παναγίας Επισκέψεως	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Ναός Αγίας Παρασκευής	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Κτίριο Ξενοδοχείου "ΠΗΝΔΟΣ" στην οδό Απόλλωνος και Ασκληπιού, ιδ. Παναγιώτη Κωστίκα, Ισμήνης Κωστίκα, Στέφα	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	Καταλύματα, Αστικά Κτίρια
Κτίριο Ξενοδοχείου "Πανελλήνιο" στην οδό Απόλλωνος και Βασιλίσσης Όλγας, ιδ. Σπύρου Τσανάκα	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	Καφεενεία, Καταλύματα, Αστικά Κτίρια, Κινηματογράφοι
Αρχοντικό στην οδό Ασκληπιού 14, ιδ. Αφών Τσαγγούλη. Αποχαρκτηρισμός.	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	Αρχοντικά, Αστικά Κτίρια
Αρχοντικό Α. Ζαχαράκη στο Βαρούσι	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	Αρχοντικά, Αστικά Κτίρια
Αρχοντικό Καραθάνου στο Βαρούσι	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	Αρχοντικά, Αστικά Κτίρια
Αρχοντικό Κλειδωνά στο Βαρούσι	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	Αρχοντικά, Αστικά Κτίρια

Αρχοντικό Αναγνωστιάδη στο Βαρούσι	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	Αρχοντικά, Αστικά Κτίρια
Αρχοντικό Βογιάρου στο Βαρούσι, ιδ. Αχλλέα Γιαννούλη	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	Αρχοντικά, Αστικά Κτίρια
Κτίριο 4ου Δημοτικού Σχολείου Βαρουσίου	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	Αστικά Κτίρια, Κτίσματα Κοινής Ωφελείας
Αρχοντικό Α. Τελειώνη στην οδό Αγ. Αναργύρων και Αγίας Παρασκευής στο Βαρούσι	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	Αρχοντικά, Αστικά Κτίρια
Αρχοντικό "Κυρνάσιου" στην οδό Αγ. Αναργύρων και Ηλιοδόρου 10 στο Βαρούσι, ιδ. Αγγ. Μάντζαρη	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	Αρχοντικά, Αστικά Κτίρια
Κτίριο στην οδό Α. Ιακωβάκη 9 και Παύλου Μελά στο Βαρούσι, ιδ. Φ. Ζέρβα	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	Αστικά Κτίρια
Κτίριο στην οδό Αγ. Αναργύρων 13-15 στο Βαρούσι, ιδ. Κ. Κωστοπούλου - Μπαλαμώτη	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	Βοηθητικοί Χώροι, Αστικά Κτίρια
Αρχοντικό Σιμή στην οδό Αγίας Παρασκευής 10 στο Βαρούσι	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	Αρχοντικά, Αστικά Κτίρια
Αρχοντικό Γαρδικιώτη στην οδό Αγίας Παρασκευής 7 στο Βαρούσι	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	Αρχοντικά, Αστικά Κτίρια
Αρχοντικό Δίκου, στην οδό Αναργύρων 1 στο Βαρούσι, ιδ. Βασιλικής Γεωργίου Δίκου	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	Αρχοντικά, Αστικά Κτίρια
Αρχοντικό Δρεπανόπουλου στην πλατεία Αγίας Επίσκεψης στα Τρίκαλα, ιδ. αφών Κατσίκια	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	Αρχοντικά, Αστικά Κτίρια
Βυζαντινό Φρούριο Τρικάλων	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	Αμυντικά Συγκροτήματα, Κάστρα / Φρούρια
Ψηφιδωτό δάπεδο νάρθηκος παλαιοχριστιανικής βασιλικής	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	Τμήματα Κτιρίου, Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Ναός Αγίας Παρασκευής	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Αρχαία λείψανα Φαλώρειας	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΦΑΛΩΡΕΙΑΣ	Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα
Παλαιό Δημοτικό Σχολείο του Α. Δ. Διαλεκτού, Δ. Φαλώρειας,	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΦΑΛΩΡΕΙΑΣ	Κτίσματα Κοινής Ωφελείας
Αρχαία λείψανα μεταξύ των χωριών Νικλίτσι και Μεγάρχη	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΦΑΛΩΡΕΙΑΣ	Αρχαιολογικές Θέσεις, Οικιστικά Σύνολα
Ι. Ναός Αγίου Νικολάου	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΤΡΙΚΚΑΙΩΝ	ΦΑΛΩΡΕΙΑΣ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Γέφυρα Δασυλλίου	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΑΓΙΟΥ ΚΟΣΜΑ	Γέφυρες
Γέφυρα Δασυλλίου	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΑΓΙΟΥ ΚΟΣΜΑ	Γέφυρες
Γέφυρα "Παπατάκη"	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΑΓΙΟΥ ΚΟΣΜΑ	Γέφυρες
Γέφυρα "Παπατάκη"	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΑΓΙΟΥ ΚΟΣΜΑ	Γέφυρες

Κρήνη πλησίον του Σχολείου στην πλατεία του οικισμού Κυδωνία	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΑΓΙΟΥ ΚΟΣΜΑ	Κρήνες
Το κτίριο του παλαιού Δημοτικού Σχολείου με τον περιβάλλοντα χώρο του, στο Δ.Δ Κυδωνιών, Δήμου Κοσμά Αιτωλού, Ν. Γρεβενών.	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΑΓΙΟΥ ΚΟΣΜΑ	Αστικά Κτίρια, Κτίσματα Κοινής Ωφελείας
Ι. Ναός Αγίου Γεωργίου στο Κυπαρίσσι	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΑΓΙΟΥ ΚΟΣΜΑ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Ναός Αγίου Νικολάου στο Αίπορο	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	BENTZIOY	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Ναός Κοιμήσεως της Θεοτόκου στην Κνίδη	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	BENTZIOY	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Ναός Αγίας Παρασκευής στο Παλαιοχώρι	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	BENTZIOY	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Ναός Κοιμήσεως Θεοτόκου στο Ηιστικό	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	BENTZIOY	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Ναός Αγίων Αποστόλων στους Ψυλφορούς	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	BENTZIOY	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Ναός Αγίου Νικολάου στη Σαρακήνα	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	BENTZIOY	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Γέφυρα "Σταμπέκη" στην Κρασιά	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΟΡΓΙΑΝΗΣ	Γέφυρες
Γέφυρα "Σταυροποτάμιου" κοντά στο Κηπουρείο	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΟΡΓΙΑΝΗΣ	Γέφυρες
Γέφυρα "Σπανού" στο Βενέτικο ποταμό	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΟΡΓΙΑΝΗΣ	Γέφυρες
Γέφυρα Μασσαγκάνη στην Κρασιά	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΟΡΓΙΑΝΗΣ	Γέφυρες
Ι. Ναός Αγίου Αθανασίου Αμυγδαλιών	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Γέφυρα Κάστρου στο Γρεβενίτη ποταμό	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	Γέφυρες
Ι. Ναός Αγίου Δημητρίου στις Αμυγδαλιές	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Οικία Μάμαλη (Ρουμάνικο Σχολείο) στα Γρεβενά, ιδ. κληρονόμων Παπαθανασίου, Σπανού κλπ.	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	Αστικά Κτίρια
Οικία Ζήση Βέρρου στην οδό 13ης Οκτωβρίου 26 στα Γρεβενά	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	Αστικά Κτίρια
Ι. Ναός Αγίου Αθανασίου στο Καλόχι	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Ναός Παναγίας Ζωοδόχου Πηγής στη θέση "Λειψοκούκι" στο Μεγάλο Σειρήνη	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Γέφυρα Δοτσικού	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΔΟΤΣΙΚΟΥ	Γέφυρες
Ι. Ναός Αγίου Αθανασίου στο Δοτσικό	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΔΟΤΣΙΚΟΥ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Γέφυρα Πραμόριτσας	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΗΡΑΚΛΕΩΤΩΝ	Γέφυρες
Γέφυρα Αλιάκμονα ("Γέφυρα του Πασά") στη θέση "Γεφύρια" Κοκκινιάς	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΗΡΑΚΛΕΩΤΩΝ	Γέφυρες

Ι. Μονή Ταξιαρχών στον Ταξιάρχη	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΗΡΑΚΛΕΩΤΩΝ	Μοναστηριακά Συγκροτήματα, Θρησκευτικοί Χώροι
Γέφυρα "Αζίζ - Αγά" στο Βενέτικο ποταμό	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΘΕΟΔΩΡΟΥ ΖΙΑΚΑ	Γέφυρες
Γέφυρα "Καγκέλια" στο Βενέτικο ποταμό	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΘΕΟΔΩΡΟΥ ΖΙΑΚΑ	Γέφυρες
Γέφυρα "Λιάτισσας" στο Βενέτικο ποταμό	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΘΕΟΔΩΡΟΥ ΖΙΑΚΑ	Γέφυρες
Γέφυρα Κατσουγιάννης στο Βενέτικο ποταμό	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΘΕΟΔΩΡΟΥ ΖΙΑΚΑ	Γέφυρες
Γέφυρα Ζιάκα στο Βενέτικο ποταμό	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΘΕΟΔΩΡΟΥ ΖΙΑΚΑ	Γέφυρες
"Πέτρινο γεφύρι" στο Βενέτικο ποταμό	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΘΕΟΔΩΡΟΥ ΖΙΑΚΑ	Γέφυρες
Γέφυρα "Σπανού" στο Βενέτικο ποταμό	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΘΕΟΔΩΡΟΥ ΖΙΑΚΑ	Γέφυρες
Γέφυρα "Πορτίτσας" στο Βενέτικο ποταμό	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΘΕΟΔΩΡΟΥ ΖΙΑΚΑ	Γέφυρες
Ι. Ναός Αγίου Νικολάου στο Κοσμάτιο	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΘΕΟΔΩΡΟΥ ΖΙΑΚΑ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Ναός Αγίας Κυριακής στο Μαυρονόρος	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΘΕΟΔΩΡΟΥ ΖΙΑΚΑ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Ναός Αγίων Θεοδώρων στο Μαυρονόρος	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΘΕΟΔΩΡΟΥ ΖΙΑΚΑ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Αρχαιολογικός Χώρος «Καστρί», Δ.Δ. Πολυμερίου - Δ.Δ. Αλατόπετρας, Δήμου Θ. Ζιάκα, Νομού Γρεβενών ως αρχαιολογικού χώρου.	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΘΕΟΔΩΡΟΥ ΖΙΑΚΑ	Αρχαιολογικές Θέσεις
Ι. Μονή Σπηλαίου ή Πυλαίου (Κοιμήσεως της Θεοτόκου) στο Σπήλαιο	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΘΕΟΔΩΡΟΥ ΖΙΑΚΑ	Μοναστηριακά Συγκροτήματα, Θρησκευτικοί Χώροι
Περιοχή Κοινότητας Σπηλαίου	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΘΕΟΔΩΡΟΥ ΖΙΑΚΑ	Φυσικοί Χώροι, Ιστορικοί Τόποι
Κάστρο Σπηλαίου	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΘΕΟΔΩΡΟΥ ΖΙΑΚΑ	Αμυντικά Συγκροτήματα, Αρχαιολογικές Θέσεις, Κάστρα / Φρούρια
Ι. Ναός Αγίου Δημητρίου στο Μεσολούρι	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΜΕΣΟΛΟΥΡΙΟΥ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Ναός Αγίου Νικολάου στο Περιβόλι	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΠΕΡΙΒΟΛΙΟΥ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Ναός Αγίου Γεωργίου στο Περιβόλι	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΠΕΡΙΒΟΛΙΟΥ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Ναός Αγίας Παρασκευής στη Σαμαρίνα	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΣΑΜΑΡΙΝΑΣ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Ναός Αγίου Αθανασίου στη Σαμαρίνα	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΣΑΜΑΡΙΝΑΣ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Ναός Γεννήσεως Θεοτόκου (Μικρής Παναγίας) στη Σαμαρίνα	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΣΑΜΑΡΙΝΑΣ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Ναός Κοιμήσεως Θεοτόκου (Μεγάλης Παναγίας) στη Σαμαρίνα	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΣΑΜΑΡΙΝΑΣ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι
Ι. Ναός Μεταμορφώσεως του Σωτήρος στη Σαμαρίνα	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΓΡΕΒΕΝΩΝ	ΣΑΜΑΡΙΝΑΣ	Ιεροί Ναοί Χριστιανικοί, Θρησκευτικοί Χώροι

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Berechman J. (2001), 'Transport Investment and Economic Development: Is there a Link?' στο *Transport and Economic Development*, Report of the Hundred and Ninth Round Table on Transport Economics European Conference of Ministers Of Transport, Paris
- Biehl D. (1986), 'The Contribution of Infrastructure to Regional Development', Final Report, Infrastructure Study Group, Commission of the European Communities, Luxembourg αναφέρθηκε στο Σκάγιαννης Π. (1994), Πολιτική Προγραμματισμού των Υποδομών, εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα-Πειραιάς
- Botham R.W. (1980), 'The regional development effects of road investment', *Transportation Planning and Technology*, 6:2, pp 97-108
- Bryan J., Hill S. Munday M. & Roberts A. (1997), 'Road infrastructure and economic development in the periphery: the case of A55 improvements in North Wales', *Journal of Transport Geography*, 5(4), pp.227-237
- Bruinsma F, Sytze A. Rienstra & Piet Rietveld (1997), 'Economic Impacts of the Construction of a Transport Corridor: A Multi-level and Multi-approach Case Study for the Construction of the A1 Highway in the Netherlands', *Regional Studies*, 31:4, 391-402
- Cantos P., Gumbau M. & Maudos J. (2005), 'Transport infrastructures, spillover effects and regional growth: evidence of the Spanish case', *Transport Reviews*, 25:1, 25-50
- Chandra, A. και Thompson E. (2000). 'Does public infrastructure affect economic activity?', *Regional Science and Urban Economics*, 30(4), pp.457-490
- Drew D. (1990), «Overview of methodology», *Transportation Research Record* 1274, pp281-284 αναφέρθηκε στο Πολύζος Σ (2003), «Διαπεριφερειακές μεταφορικές υποδομές και Περιφερειακή Ανάπτυξη: Μία θεωρητική διερεύνηση», ΤΟΠΟΣ, τεύχος 20-21, σελ. 25-49
- Εγκυκλοπαίδεια Βικιπαίδεια (2016), Εθνικός δρυμός, [διαδίκτυο (online)], Διαθέσιμο στο <URL: (http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%95%CE%B8%CE%BD%CE%B9%CE%BA

%CF%8C%CF%82_%CE%B4%CF%81%CF%85%CE%BC%CF%8C%CF%82
> [πρόσβαση Ιανουάριος 2016]

Εγκυκλοπαίδεια Βικιπαίδεια (2016), *Μετέωρα*, [διαδίκτυο (online)], Διαθέσιμο στο
<URL:

[http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9C%CE%B5%CF%84%CE%AD%CF%89%
CF%81%CE%B1](http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9C%CE%B5%CF%84%CE%AD%CF%89%CF%81%CE%B1) > [πρόσβαση Ιανουάριος 2016]

Ελληνικό Κέντρο Βιοτόπων-Υγροτόπων (ΕΚΒΥ) (2010), Προστατευόμενες περιοχές,
[διαδίκτυο (online)], Διαθέσιμο στο <URL:
http://www.ekby.gr/ekby/el/EKBY_PP_el.html,> [πρόσβαση Δεκέμβριος 2015]

Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος
Ανάπτυξη» 2014-2020, [διαδίκτυο online] διαθέσιμο στο URL:
<[https://www.espa.gr/elibrary/Metafores_Perivallon_2014GR16M1OP001_1_5_e
1.pdf](https://www.espa.gr/elibrary/Metafores_Perivallon_2014GR16M1OP001_1_5_e1.pdf)> [Πρόσβαση Ιανουάριος 2016]

ΕΡΓΟΣΕ (2016), 'Νέα διπλή σιδ/κη γραμμή Τιθορέας – Λιανοκλαδίου – Δομοκού'
[διαδίκτυο online] διαθέσιμο στο URL:
<[http://www.ergose.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=156&It
emid=310&lang=el](http://www.ergose.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=156&Itemid=310&lang=el)> [Πρόσβαση Ιανουάριος 2016]

Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2002), *Λευκή Βίβλος: Η Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών με
ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών*, Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων των
Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Λουξεμβούργο

Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2008), *Κρατική ενίσχυση Ν 565/2007 – Ελλάδα - Οδικές
υποδομές - Δημόσια χρηματοδότηση του έργου του αυτοκινητοδρόμου Κεντρικής
Ελλάδας (Ε65)*, Βρυξέλλες

Eberts R. (1990), 'Public Infrastructure and Regional Economic Development', *Federal
Reserve Bank of Cleveland – Economic Review*, pp 15-27

European Commission (2016), 'Natura 2000 – Environment', [διαδίκτυο online]
διαθέσιμο στο: URL
<http://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/index_en.htm [πρόσβαση
Ιανουάριος 2016]

- EEA(European Environmental Agency), (2005), '*EEA core set of indicators: Guide*', EEA Technical Report, Copenhagen
- Eur-lex.europa.eu (2016), EUR-Lex - tr0054 - EN - EUR-Lex. [διαδίκτυο online] διαθέσιμο στο: <URL <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=URISERV:tr0054>> [πρόσβαση 20 Νοεμβρίου 2015]
- Familoni K.A (2004), '*The Role of Economic and Social Infrastructure in Economic Development: A Global View*', Central Bank of Nigeria
- Fayman S., Metge P., Spiekermann K., Wegener M., Flowerdew T. & Williams I. (1995), 'The Regional Impact of the Channel Tunnel: Qualitative and Quantitative Analysis', *European Planning Studies*, vol. 3, pp. 333-356
- Giannopoulos G. (1979), «Transport and Regional Development», Paper for the 9th International Symposium of the ECMT, Istanbul αναφέρθηκε στο Πολύζος Σ (2003), «Διαπεριφερειακές μεταφορικές υποδομές και Περιφερειακή Ανάπτυξη: Μία θεωρητική διερεύνηση», ΤΟΠΟΣ, τεύχος 20-21, σελ. 25-49
- Holl A. (2004), 'Manufacturing location and impacts of road transport infrastructure: empirical evidence from Spain', *Regional Science and Urban Economics*, 34(3), pp.341-363.
- Hilferink P. (2000), «Peripherality and Pan-European Integration: the development of transport in the Phare countries», in: 15th International Symposium on Theory and Practice in Transport Economics, *Key Issues for transport beyond 2000 (topic 3: Peripherality and Pan-European integration: experience and prospects)*, ECMY and Aristotle University of Thessaloniki, 7-9 June 2000, Thessaloniki
- Hirshman A. (1958), «The strategy of economic development», Yale University Press, New Haven, Pp. xiv, 217
- Καλτσούνης Α. (2006), «Σχεδιασμός Οδικών Υποδομών και Αδύναμο Κράτος», *Τεχνικά Χρονικά*, Νοέμβριος-Δεκέμβριος 2006, Αθήνα
- Kindleberger C. & Herrick B. (1977), *Οικονομική Ανάπτυξη*, Τόμοι Α και Β, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα
- Λαμπριανίδης Λ. (2005), *Οικονομική Γεωγραφία: Στοιχεία Θεωρίας και Εμπειρικά Παραδείγματα*, Εκδόσεις Πατάκη, Αθήνα

- Λαμπρινίδης Μ., Ψυχάρης Ι., Καζάκης Ε. (2001), 'Δημόσιες υποδομές και περιφερειακή ανάπτυξη: η περίπτωση της ελληνικής μεταποίησης', *περιοδικό ΤΟΠΟΣ*, τεύχος 20-21, σελ. 25-49
- Li S. και Shum Y. (2001), 'Impacts of the National Trunk Highway System on accessibility in China', *Journal of Transport Geography*, 9(1), pp.39-48
- Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) του Άξονα Κεντρικής Ελλάδας (2005), τμήματα 'Τέλος Α.Κ Μακρυχωρίου – Λαμία, Μακρυχώρι – Καλαμπάκα και Καλαμπάκα – Εγνατία'
- MacDougall D. (1977), *Report of the Study Group on the Role of Public Finance in European Integration*, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Βρυξέλλες
- Munnell A. (ed.) *Is there a Shortfall in Public Capital Investment?*, Vol. 34 of Conference Series, Federal Reserve Bank of Boston, Boston, 21-50
- Ν. 2637/98 (ΦΕΚ 200/Α/98), *Σύσταση οργανισμού [...] αξιοποίησης αγροτικής γης και άλλες διατάξεις*
- Ν. 1739/1987 (ΦΕΚ 201 Α), *Διαχείριση των υδατικών πόρων και άλλες διατάξεις*
- Nijkamp P. (1986), 'Infrastructure and Regional Development: A Multidimensional Policy Analysis', *Empirical Economics*, vol. 11, pp 1-21
- Παρατηρητήριο Εγνατίας Οδού (2008), 'Στρατηγικοί οδικοί άξονες της χώρας: κοινωνικοοικονομικά δεδομένα και τάσεις εξέλιξης στις ζώνες διέλευσης', [διαδίκτυο (online)]. Διαθέσιμο στο: <URL: http://observatory.egnatia.gr/reports/2008/od_axones_report.pdf > [πρόσβαση Νοέμβριος 2015]
- Πετράκος Γ. (1997), "Ευρωπαϊκή ολοκλήρωση, παραγωγική ανασυγκρότηση και διευρωπαϊκά δίκτυα: Μελετώντας την περίπτωση του Βόλου", Εισήγηση στο Συνέδριο με θέμα: "Διευρωπαϊκά δίκτυα και Μεσαίου μεγέθους αστικά κέντρα", Βόλος, Απρίλιος 1997 αναφέρθηκε στο Πολύζος Σ (2003), «Διαπεριφερειακές μεταφορικές υποδομές και Περιφερειακή Ανάπτυξη: Μία θεωρητική διερεύνηση», ΤΟΠΟΣ, τεύχος 20-21, σελ. 25-49
- Πετράκος Γ. και Ψυχάρης Γ. (2003), «Οι Περιφερειακές ανισότητες στην Ελλάδα: μια εναλλακτική μέθοδος υπολογισμού», Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα

- Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Σειρά Ερευνητικών Εργασιών, 9(28): 621-644
- Πλασκοβίτης Η. (2007), Σημειώσεις στο μάθημα: *Περιφερειακή Ανάπτυξη και Υποδομές*, Πάντειο Πανεπιστήμιο Αθηνών
- Πολύζος Σ. (2008), «Η Ζεύξη του Μαλιακού και οι χωρικές οικονομικές μεταβολές», εισήγηση στο συνέδριο: *«Διπλή Ζεύξη Μαλιακού Κόλπου»*, ΤΕΕ, 15 Οκτωβρίου, Αθήνα
- Πολύζος Σ. και Νάκας Ε. (2010), «Ο Αυτοκινητόδρομος Ε-65: Εκτίμηση των αναπτυξιακών του επιδράσεων και αξιολόγηση εναλλακτικών λύσεων σύνδεσής του με το Βόλο», Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Σειρά Ερευνητικών Εργασιών, 16(6): 133-156, Βόλος
- Plassard F. (1992), «*High speed Transport and Regional Development*», Report of the ninety round table on Transport Economics, Paris αναφέρθηκε στο Πολύζος Σ (2003), «*Διαπεριφερειακές μεταφορικές υποδομές και Περιφερειακή Ανάπτυξη: Μία θεωρητική διερεύνηση*», ΤΟΠΟΣ, τεύχος 20-21, σελ. 25-49
- Rankin W. (2009), “Infrastructure and the International Governance of Economic Development, 1950–1965”, στο *Internationalization of Infrastructures*, edited by Jean-François Auger et al., 61–75. Delft University of Technology, 2009
- Rephann T. (1993), “Highways Investment and Regional Development: Decision Methods and Empirical Foundations”, *Urban Studies*, vol. 3, No 2, pp. 437-450 αναφέρθηκε στο Πολύζος Σ (2003), «*Διαπεριφερειακές μεταφορικές υποδομές και Περιφερειακή Ανάπτυξη: Μία θεωρητική διερεύνηση*», ΤΟΠΟΣ, τεύχος 20-21, σελ. 25-49
- Rephann T., Isserman A. (1994), ‘New Highways as Economic Development Tools: An evaluation using quasi-experimental matching methods’, *Regional Science and Urban Economics*, vol. 24, pp. 723-751
- Rodrigue J.P et al (2006), *The Geography of Transport Systems*, NY, USA: Routledge

- Rosestein-Rodan P. (1966), «Notes on the theory of 'Big Push'» αναφέρθηκε στο
Σκάγιαννης Π. (1994), *Πολιτική Προγραμματισμού των Υποδομών*, εκδόσεις
Σταμούλη, Αθήνα-Πειραιάς
- Rostow, W. (1960), *The Stages of Economic Growth: A Non-Communist Manifesto*,
Cambridge, U.K.: Cambridge University Press
- Roubini N και Sachs J. (1989), 'Political and economic determinants of budget deficits
in the industrial democracies', *European Economic Review*, vol. 33(5), 903-938
- Σκάγιαννης Π. (1994), *Πολιτική Προγραμματισμού των Υποδομών*, εκδόσεις Σταμούλη,
Αθήνα-Πειραιάς
- Σκυργιάννης Χ. (2007), Σημειώσεις μαθήματος: Σχεδιασμός μεταφορών, Βόλος
- Snieska V. and Simkunaite I, (2009), 'Socio-Economic Impact of Infrastructure
Investments', *Economics of Engineering Decisions*, 3: p.16-25
- Strasheim M. (1972), «Researching the Role of Transportation in Regional
Development», *Land Economics*, Vol.3, pp212-219
- Vickerman, R.W. (1987), *"The Channel Tunnel: Consequences for Regional Growth
and Development"*, *Regional Studies*, 21, pp. 187-197
- Vickerman, R.W. (1989), *"Measuring changes in regional competitiveness: The effects
of International Infrastructure Investments"*, *Annals of Regional Science*, vol. 23,
pp. 275-286
- Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών και Δικτύων (2014), Στρατηγικό Πλαίσιο
Επενδύσεων Μεταφορών 2014-2020, Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή
Μεταφορών, Αθήνα
- Χριστοφάκης Μ. (2007), *Μεταφορές και Περιφερειακή Ανάπτυξη: Η Πολιτική
Υποδομών Μεταφορών*, Εκδόσεις Διόνικος, Αθήνα
- ΥΠΕΧΩΔΕ (2003), ΦΕΚ 1484/10.10.03: Έγκριση Περιφερειακού Πλαισίου
Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Θεσσαλίας,
Αθήνα
- ΥΠΕΧΩΔΕ (2003), ΦΕΚ 1469/9.10.03: Έγκριση Περιφερειακού Πλαισίου
Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Στερεάς
Ελλάδας

- ΥΠΕΧΩΔΕ (2007) Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, Αθήνα
- ΥΠΕΧΩΔΕ (2008), ΦΕΚ-1472/Β/9-10-03: Έγκριση Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας, Αθήνα
- Υπουργείο Ανάπτυξης (ΥΠ.ΑΝ. 2003) - Διεύθυνση Υδατικού Δυναμικού και Φυσικών Πόρων (2003), *Σχέδιο Προγράμματος Διαχείρισης των Υδατικών Πόρων της Χώρας*
- Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού (ΥΠ.ΠΟ, 2016), Κόμβος ‘Οδυσσέας’ – Αρχαιολογικοί χώροι – Μνημεία, [διαδίκτυο online] διαθέσιμο στο : URL <http://odysseus.culture.gr/> [πρόσβαση Δεκέμβριος 2015]
- Ypodomes.com, (2013), Ο αρραβώνας έγινε παντρεία για Ιόνια Οδό-Ε65, διαθέσιμο [διαδίκτυο online] διαθέσιμο στο : URL: <<http://www.ypodomes.com/index.php/autokinitodromoi/uperastikoi/kedriki-odos-e65/item/21999-%CE%BF-%CE%B1%CF%81%CF%81%CE%B1%CE%B2%CF%8E%CE%BD%CE%B1%CF%82-%CE%AD%CE%B3%CE%B9%CE%BD%CE%B5-%CF%80%CE%B1%CE%BD%CF%84%CF%81%CE%B5%CE%B9%CE%AC-%CE%B3%CE%B9%CE%B1-%CE%B9%CF%8C%CE%BD%CE%B9%CE%B1-%CE%BF%CE%B4%CF%8C-%CE%B565>> [Πρόσβαση Νοέμβριος 2015]
- Φούρκας Β. (2006), «Παρατηρητήριο Εγνατίας Οδού: Παρακολούθηση των Χωρικών Επιδράσεων των Μεταφορικών Υποδομών», 3ο Διεθνές Συνέδριο για την έρευνα στις μεταφορές στην Ελλάδα, 19-20 Μαΐου, Θεσσαλονίκη